

# **GEMEENTE VLAARDINGEN**

## **VOORONTWERP**

### **BESTEMMINGSPLAN**

### **Vergulde Hand Oost**

Opdrachtnummer	: 71.06
ID-nummer	: NL.IMRO.0622.0233bpVeho2012-0110
Datum	: juli 2013
Versie	: 06
Auteurs	: <i>mRO</i> bv
Vastgesteld d.d.	:



## INHOUD VAN DE TOELICHTING

<b>1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding en doel .....	5
1.2	Ligging plangebied.....	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen .....	7
1.4	Planvorm.....	7
1.5	Planproces.....	8
1.6	Leeswijzer .....	8
<b>2</b>	<b>BELEID .....</b>	<b>9</b>
2.1	Inleiding .....	9
2.2	Europees- en Rijksbeleid .....	9
2.3	Provinciaal en regionaal beleid.....	12
2.4	Gemeentelijk beleid .....	20
<b>3</b>	<b>GBIEDSVISIE .....</b>	<b>33</b>
3.1	Inleiding .....	33
3.2	Bestaande situatie .....	33
3.3	Visie op gewenste ontwikkeling en uitgangspunten.....	38
3.4	Nieuwe ontwikkelingen .....	45
<b>4</b>	<b>ONDERZOEK.....</b>	<b>51</b>
4.1	Inleiding .....	51
4.2	Milieuzonering bedrijvigheid .....	51
4.3	Industrielawaai .....	56
4.4	Wegverkeerslawaaï.....	57
4.5	Luchtkwaliteit .....	59
4.6	Externe veiligheid .....	61
4.7	Kabels en leidingen.....	65
4.8	Bodemkwaliteit .....	65
4.9	Water .....	66
4.10	Ecologie .....	70
4.11	Archeologie .....	73
4.12	Cultuurhistorie .....	77
4.13	Vormvrije m.e.r.-beoordeling .....	79
<b>5</b>	<b>JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING .....</b>	<b>81</b>
5.1	Algemeen.....	81
5.2	Analoge verbeelding (plankaart) .....	82
5.3	Planregels .....	82
5.4	Voorkomen verdere achteruitgang .....	83
5.5	Artikelgewijze toelichting .....	84
<b>6</b>	<b>UITVOERBAARHEID EN HANDHAVING .....</b>	<b>91</b>
6.1	Economische uitvoerbaarheid .....	91
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	92
6.3	Handhaving .....	93

***Bijlagen bij toelichting:***

1. Monitoringstool NSL;
2. Wet- en regelgeving externe veiligheid;
3. Kwantitatieve Risicoanalyse oude en nieuw verlegde A613 Vlaardingen;
4. Parkeeronderzoek Vergulde Hand.

# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doel

Meer dan voorheen dwingt de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening (Wro) gemeenten tot het actueel houden van de bestemmingsplannen en daarbij toepassing te geven aan de nieuwe standaarden (SVBP/IMRO).

In dit kader heeft de gemeente Vlaardingen een Plan van Aanpak opgesteld voor het vernieuwen van verouderde bestemmingsplannen voor 1 juli 2013.

Dit geldt ook voor het bestaande bedrijventerrein Vergulde Hand aangezien de huidige bestemmingsplannen voor dit gebied behoorlijk verouderd zijn. Het oudste bestemmingsplan dateert uit 1957.

Naast dat de bestemmingsplannen verouderd zijn, is actualisering ook inhoudelijk gewenst omdat er inmiddels nieuw beleid en regelgeving van kracht is, gericht op de revitalisering van de Vergulde Hand Oost. Bovendien zijn de geldende bestemmingsplannen ontwikkelingsgericht en globaal van aard.

Inmiddels is het bedrijventerrein volledig uitgegeven en zijn de percelen nagenoeg volgebouwd. Om de bestaande situatie goed te reguleren en te beheren is behoefte aan een meer gedetailleerder planopzet.

De officiële benaming van het bestaande bedrijventerrein is 'De Vergulde Hand'. Omdat er voor de toekomst ook plannen zijn om dit bedrijventerrein in westelijke richting uit te breiden wordt ook wel gesproken over een westelijk en een oostelijk deel van Vergulde Hand. Om eventuele verwarring hierover te voorkomen heeft het voorliggende bestemmingsplan met het bestaande terrein de naam 'Vergulde Hand Oost' meegekregen. Daar waar over de 'Vergulde Hand West' wordt gesproken is de voor de toekomst beoogde uitbreiding in westelijke richting bedoeld.

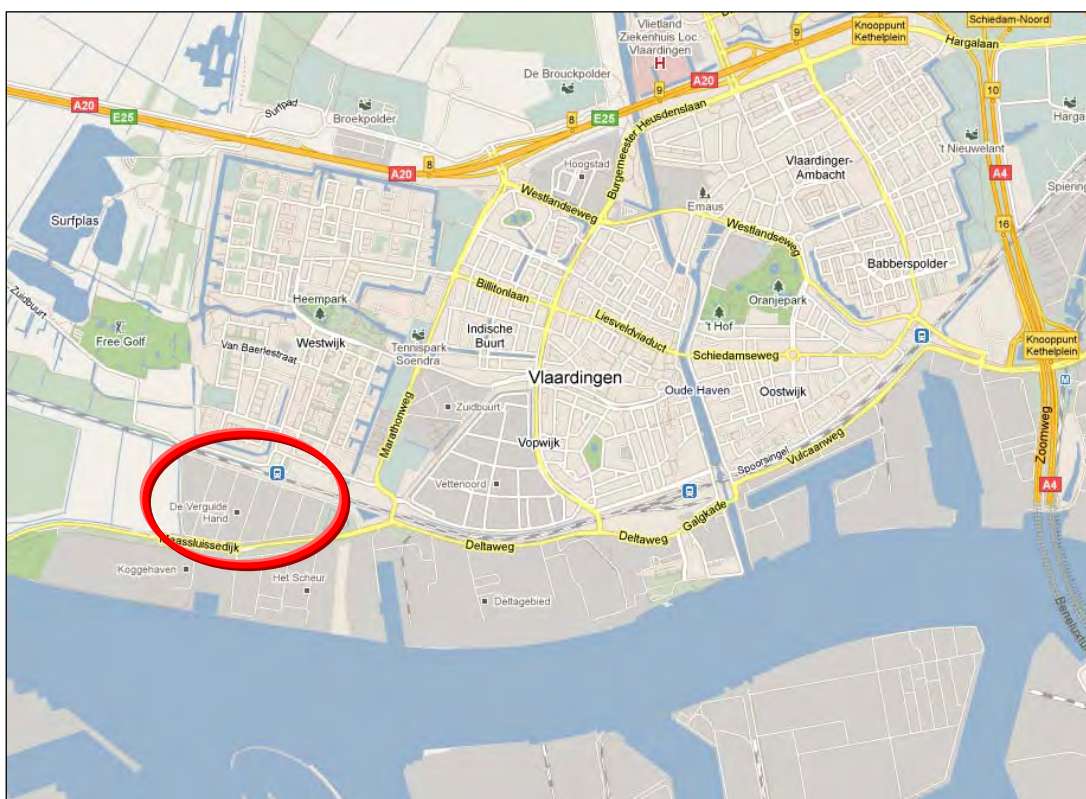
Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het bestaande bedrijventerrein ('Vergulde Hand Oost') waarvoor een in hoofdzaak consoliderend plan het uitgangspunt is. Doel is een adequate en toetsbare regeling die afgestemd is op de eisen die voortvloeien uit het actuele beleid en beheer. Dit bestemmingsplan dan ook vooral gericht op het beheer en de revitalisering van het bestaande bedrijventerrein.

## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de spoorlijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland in het noorden en de Maassluissedijk in het zuiden.

Het gebied wordt in het oosten begrensd door de James Wattweg en in het westen door de gronden behorend bij het agrarisch bedrijf aan de Maassluissedijk 188 en een perceelsgrens in noordelijke richting. Laatst genoemde heeft betrekking op de gronden die in eigendom zijn van de gemeente en betreft een brede groenstrook ten westen van de James de Wattweg, gelegen tussen de Maassluissedijk en de spoorlijn.

De plangrens in het zuiden is daarbij afgestemd op de plangrens van het recent vastgestelde bestemmingsplan 'Maasoeverzone' (20 december 2011). Daarbij wordt opgemerkt dat het zuidwestelijk deel van de plangrens aan de beoogde nieuwe rotonde op de Maassluissedijk grenst, die ook de Koggehaven verbindt. Deze nieuwe rotonde maakt derhalve geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. In bijgaande figuur (afbeelding 1.1) is de ligging van het gebied en de bijbehorende plangrens aangegeven.



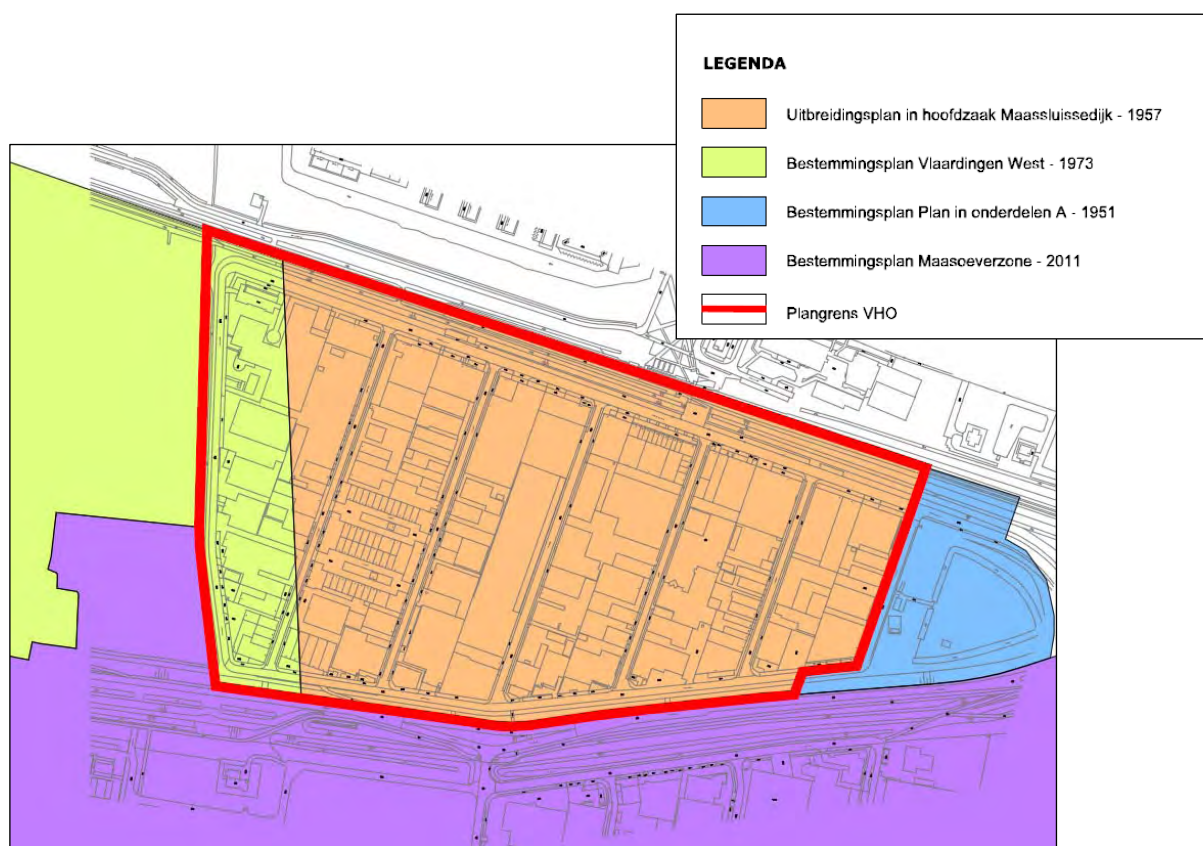
Afbeelding 1.1: Ligging en begrenzing plangebied

### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het voorliggende bestemmingsplan "Vergulde Hand Oost" (VHO) vervangt gedeeltelijk een tweetal bestemmingsplannen (zie onderstaande tabel). In figuur 1.2 is de ligging van deze bestemmingsplannen weergegeven.

Vigerende bestemmingsplannen	Vaststelling	Goedkeuring
Uitbreidingsplan in hoofdzaak Maassluissedijk	07-02-1957	27-05-1957
Vlaardingen-West	03-05-1972	13-06-1973

Tabel 1.1: Vigerende bestemmingsplannen



Afbeelding 1.2: Vigerende bestemmingsplannen in en nabij het plangebied

### 1.4 Planvorm

Het bestemmingsplan is opgesteld op basis van de RO Standaarden 2012 (SVBP2012, IMRO2012 en STRI2012) en bestaat uit een verbeelding, regels en daarbij behorende toelichting. Een nadere beschrijving van de planvorm is opgenomen hoofdstuk 5 van deze plantoelichting.



## 1.5 Planproces

Ter voorbereiding op het formele planproces is overleg gevoerd met de ondernemersvereniging van de Vergulde Hand over het voorontwerpbestemmingsplan, waarbij het plan aan de hand van thema's is toegelicht. Gedurende het planproces wordt het plan gepresenteerd tijdens een aparte informatiebijeenkomst, waarvoor alle ondernemers van het terrein worden uitgenodigd (zie hiervoor ook paragraaf 6.2.1).

Ook worden diverse overleginstanties in de gelegenheid gesteld om op het voorontwerpbestemmingsplan te reageren. De overlegreacties worden vervolgens in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

Het ontwerpbestemmingsplan ligt vervolgens op basis van artikel 3.8 van de Wro gedurende zes weken ter visie. Binnen deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend. Hierna volgt de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, al dan niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan beroep worden ingesteld tegen de vaststelling van het bestemmingsplan.

## 1.6 Leeswijzer

De plantoelichting is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 is het relevante rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschreven.

In hoofdstuk 3 is de gebiedsvisie opgenomen met een beschrijving van de bestaande situatie en de visie op de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

In hoofdstuk 4 komen de gebiedsaspecten aan de orde, zoals bedrijven en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemkwaliteit, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie.

In hoofdstuk 5 is een toelichting op de juridische regeling van het bestemmingsplan opgenomen.

Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en volg een korte toelichting op het aspect 'handhaving'.



## 2 BELEID

### 2.1 Inleiding

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Deze gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Streekplannen en planologische kernbeslissingen zijn vanaf 1 juli 2008 gelijkgesteld aan structuurvisies. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van Rijk en provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Het Rijk heeft recent een structuurvisie opgesteld waarin een vertaling van haar beleid is opgesomd.

De provincie Zuid-Holland heeft inmiddels een provinciale verordening vastgesteld, met regels die moeten worden doorvertaald in bestemmingsplannen.

Hieronder is het relevante beleidskader op Europees-, rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven. Het samengevatte beleidskader in dit hoofdstuk is niet uitputtend. In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar (sectoraal) beleid of (sectorale) beleidsnotities die in deze paragraaf niet zijn behandeld.

### 2.2 Europees- en Rijksbeleid

#### ***Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte***

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

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

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

#### Het roer om

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en de gebruiker komt centraal te staan. Het

Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

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

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

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

#### Rijksdoelen en nationale belangen

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

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

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

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;

7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kader voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

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

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

### ***Besluit algemene regels ruimtelijke ordening***

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

Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, danwel te beschermen.

Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

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

Gelet op het conserverende karakter van het voorliggende bestemmingsplan, alsmede de ligging van het plangebied in bestaand stedelijk gebied, wordt er van uitgegaan dat deze niet strijdig is met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in het Barro. Daarbij wordt opgemerkt dat alle planologisch relevante buisleidingen, waterkeringen en hoofdspoorwegen ook als zodanig worden bestemd en daarmee beschermd. In dit kader wordt ook verwezen naar paragraaf 5.5 van deze plantoelichting.

### ***Waterbeleid***

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

In de ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, wordt een waterparagraaf opgenomen. De waterparagraaf is opgenomen in paragraaf 4.9 van deze plantoelichting.

### ***Wettelijk kader***

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet luchtkwaliteit, Wet op de archeologische monumentenzorg, de Flora- en faunawet, besluit externe veiligheid, Wet geluidhinder, etc. Op deze aspecten zal in hoofdstuk 4 nader worden ingegaan.

## **2.3 Provinciaal en regionaal beleid**

### ***Provinciale Structuurvisie Visie op Zuid-Holland (2010)***

Kern van de structuurvisie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dat wil zij bereiken door middel van

realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. De hoofdopgaven zijn:

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

Voor het plangebied is met name de hoofdopgave divers en samenhangend stedelijk netwerk van belang. Binnen deze opgave staat tot 2020 onder meer het volgende provinciale belang centraal:

- Versterken van het stedelijk netwerk en versterken van vitaliteit en diversiteit van stedelijke centra.
- Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters.

#### Versterken stedelijk netwerk

Versterking van het stedelijk netwerk gaat uit van het intensief benutten van ruimte in bestaand bebouwd gebied door het ruimtegebruik op locaties en infrastructuur beter te benutten. Het provinciaal belang richt zich onder andere op de ambitie bundeling van verstedelijking, infrastructuur, voorzieningen en economische activiteiten gericht op concentratie en functieafstemming (knopen- en locatiebeleid).

#### *Bundeling van verstedelijking*

Het uitgangspunt voor de leef-, werk- en woonomgeving in 2020 is bundeling van verstedelijking. Zuid-Holland richt zich op een betere relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied, vooral in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.

#### *Functieafstemming tussen verstedelijking en infrastructuur*

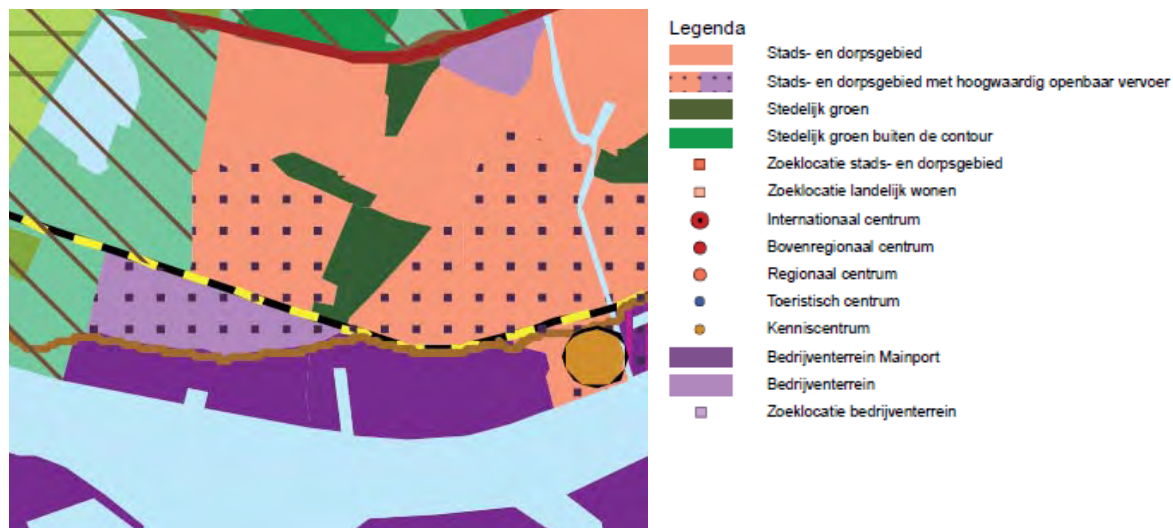
De verstedelijkingsopgave richt zich vooral op het bestaand stads- en dorpsgebied 2010. Gedifferentieerd ruimtegebruik maakt dit gebied aantrekkelijk voor mensen om te wonen en voor bedrijven om zich te vestigen. Dit betekent een verdergaande concentratie en intensivering van stedelijke functies in de stedelijke centra en rond haltes van het Zuidvleugernet, het nationale en (boven)regionale OV railnet in Zuid-Holland. Dit invloedsgebied is op de functiekaart weergegeven als 'stedelijk gebied met hoogwaardig openbaar vervoer' en onderscheidt zich daarmee van het 'overig' stedelijk gebied. Het bedrijventerrein 'Vergulde Hand' maakt daar deel van uit (zie afbeelding 2.1). Wonen, werken en bijbehorende voorzieningen worden bij voorkeur geconcentreerd rond de stations en haltes van het Zuidvleugernet. Deze benadering beperkt het stedelijk ruimtebeslag, stimuleert de benutting van het openbaar vervoer en vergroot het draagvlak van voorzieningen in het stedelijk gebied.

De intensivering van stedelijke functies mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het binnenstedelijke leef- en vestigingsmilieu.

#### *Bebouwingscontour*

De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee worden investeringen in de

gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt. Alle kernen zijn omgeven door bebouwingscontouren, die de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weergeven. Het plangebied ligt binnen deze contour.



Afbeelding 2.1: Uitsnede functiekaart structuurvisie Zuid-Holland

### *Intensief benutten, meervoudig ruimtegebruik, herstructurering en transformatie*

Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Daarmee wordt aangesloten bij de reeds genoemde SER-ladder, als onderdeel van het Bro.

Intensiveren betekent in de praktijk vaak het combineren van verschillende functies. Herstructurering is een goede methode om functies te herschikken in het kader van intensivering van het stedelijk gebied. Via herstructurering en transformatie kan tegelijk ook de milieukwaliteit op een locatie worden verbeterd. Een schone en veilige leefomgeving is van belang om het internationale profiel van het stedelijk netwerk te behouden en te ontwikkelen.

### Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters

Bij het provinciaal belang 'optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters' horen de ambities:

- Evenwichtige afstemming tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen.
- Kwaliteit van met name bedrijventerreinen die langs (drukke) infrastructuur van weg, rail en water en in overgangsgebieden tussen stad en open landschap liggen.
- Intensiever en efficiënter ruimtegebruik (toepassen SER-ladder voor bedrijventerreinen).
- Evenwichtige afstemming tussen vraag naar en aanbod van ruimte voor HMC-bedrijven.
- Evenwichtige afstemming tussen vraag naar en aanbod van watergebonden bedrijvigheid.
- Ondergronds ruimtegebruik.





waarbij de behoefte aan nieuw bedrijven- en zeehaventerrein als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag wordt onderbouwd. Ook moet worden onderbouwd waarom deze behoefte niet kan worden ondervangen door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen, of het benutten van ruimte op bedrijventerreinen elders in de regio.

Met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan wordt hierover het volgende opgemerkt.

Er is nog steeds vraag naar nieuw bedrijventerrein in Vlaardingen. De leegstand op bedrijventerreinen in Vlaardingen ligt gemiddeld rond de 5% en is daarmee lager dan de zogenaamde frictieleegstand: de leegstand die noodzakelijk is om de markt naar behoren te doen functioneren (onder meer als gevolg van verplaatsingen van gebruikers).

Bovendien heeft het college van de gemeente Vlaardingen recentelijk haar nieuwe Actieplan Economie aan de gemeenteraad voorgelegd. Het plan streeft naar een betere balans tussen wonen, werken en recreëren. Om dat te bereiken is een groot aantal maatregelen beschreven om de economie in Vlaardingen te stimuleren. Vooral de maatregel "meer banen" in het actieplan heeft direct effect op de extra (bedrijfs)ruimte die het college denkt nodig te hebben. In paragraaf 2.4 'Actieplan Economie' wordt hier nader op ingegaan. In deze paragraaf wordt ook kort aandacht besteed aan de afstemming met de stadsregio en de provincie, voor wat betreft de herstructurering van oude- en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.

Verder gaat het provinciaal beleid uit van het volgende.

Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen:

- wijzen geen bestemmingen aan en stellen geen regels die nieuwe bedrijfswoningen mogelijk maken, behoudens woningen behorende bij woonwkeenheden op (delen van) bedrijventerreinen waar maximaal milieucategorie 2 is toegestaan;
- moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie mogelijk maken passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij rekening gehouden wordt met toekomstige ontwikkelingen. De toelichting van het bestemmingsplan moet hierover een verantwoording bevatten.

Het voorliggende bestemmingsplan sluit hierop aan door geen nieuwe bedrijfswoningen toe te staan. Alleen de bestaande bedrijfswoningen worden als zodanig bestemd.

Ook wordt ruimte geboden aan bedrijven met de hoogst mogelijke milieucategorieën. De milieuzonering in relatie tot de nabijgelegen bestaande woningen is daarbij maatgevend.

### ***Regionaal Strategische Agenda 2010***

Om de actuele opgaven optimaal tegemoet te treden, hebben de regiogemeenten afgesproken een Regionale Strategische Agenda (RSA) te maken. Deze RSA bevat de acties die de stadsregio Rotterdam de komende jaren zal ondernemen om het regionale toekomstperspectief dichterbij te brengen.

De RSA is daarmee ook te zien als een actualisatie van de regionale opgaven uit Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020). Het RR2020 kende drie hoofddoelstellingen:

1. een compleet en goed functionerend groenblauw raamwerk;

2. een hechte aansluiting op de nationale en internationale economische netwerken;
3. een grotere diversiteit aan woon-, werk- en verblijfsgebieden.

Basis voor de RSA is het in 2005 opgestelde RR2020. In de uitvoering van het RR2020 zijn de afgelopen vijf jaar goede resultaten geboekt. Maar sinds 2005 hebben zich ook nieuwe uitdagingen aangediend.

De Regionale Strategische Agenda is samengesteld uit een perspectief voor 2020 gekoppeld aan strategische opgaven waar alle partners in de regio aan werken. De strategische opgaven zijn onderverdeeld in bovenregionale samenwerking, regionale programma's en gebiedsgerichte opgaven.

#### Perspectief

De drie doelstellingen van RR2020 staan nog overeind. De inzet van de stadsregio is om samen met haar partners de regio Rotterdam verder te ontwikkelen tot een complete stedelijke regio met internationale betekenis en een gevarieerde economische structuur.

Voor de strategische agenda zijn de drie doelstellingen geactualiseerd op nieuwe inzichten sinds de vaststelling van het RR2020 en vertaald in drie perspectieven:

- vanuit de bevolking: 'getalenteerd en kansrijk',
- vanuit economische kansen: 'internationaal concurrerend',
- vanuit ruimtelijke kwaliteit: 'duurzaam en attractief'.

Uit de drie perspectieven is te halen waar de kansen liggen. De centrale opgave voor de regio is de verbreding en versterking van de economische structuur.

#### Strategische opgaven

In het kader van het voorliggende plan zijn vooral de strategische opgaven van de regionale programma's van belang.

#### *Regionale programma's*

Voor het plangebied is met name het regionale programma op het gebied van economie relevant: focus en differentiatie in de economische programmering.

Kansen liggen vooral in het verduurzamen van de economie, en de kruisbestuiving tussen sectoren. Recente studies wijzen uit dat het organiseren van netwerken tussen sectoren en tussen bedrijven, wetenschap en overheid cruciaal is voor de concurrentiepositie van de regio, naast een goede bereikbaarheid en een goede ruimtelijke kwaliteit met aantrekkelijke woonmilieus.

Een eenduidige profilering van de economische mogelijkheden is van belang om de nieuwe en bestaande kansen optimaal te benutten. Voldoende aanbod van bedrijventerreinen en een goede afstemming van kantorenprogramma's blijven belangrijk om de ontwikkeling van de regionale economie zo goed mogelijk te faciliteren. Het is belangrijk om een voldoende gedifferentieerd aanbod van locaties met verschillende kwaliteiten te hebben. Daarmee is de regio voor zoveel mogelijk bedrijven aantrekkelijk. Dan ontstaan ook de beste kansen op synergie: op gespecialiseerde of gethematiseerde locaties kunnen

bedrijven profiteren van elkaars aanwezigheid. Om focus en differentiatie op regionale schaal te bevorderen, is een sterkere regionale samenwerking op economisch gebied een voorwaarde.



Abbeelding 2.3: Uitsnede kaart Regionaal Strategische Agenda Regionaal programma economie: focus en differentiatie in economische programmering

Daarnaast ligt er in de hele regio een herstructureringsopgave voor bestaande terreinen. Het convenant 'Naar regionale uitvoeringskracht' voorziet in een aanpak en in de prioriteiten hiervoor. Het bedrijventerrein 'Vergulde Hand' wordt hierin specifiek benoemd.

### ***Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 (Groen, Water en Milieu 2006-2010)***

In dit beleidsplan staan duurzaamheid en omgevingskwaliteit centraal. De provincie continueert haar gevoerde beleid van saneren en beheren, maar zet daarenboven in op de ontwerpende opgave om daarmee milieuproblemen in de toekomst te voorkomen. Om de kwaliteit van de omgeving duurzaam te verbeteren, krijgt het milieu- en waterbeleid een meer sturende rol in de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het beleidsplan geeft de hoofdlijnen hiervan aan. Door in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen, wil de provincie voorkomen dat handelingen van vandaag ten koste gaan van de milieukwaliteit van morgen. Het beleidsplan beschrijft de provinciale duurzaamheid en omgevingskwaliteit. Het streeft naar een vitaal stedelijk gebied met een sterk sociaaleconomisch draagvlak door onder andere het terugdringen van luchtverontreiniging, het faciliteren van duurzame mobiliteit, het openhouden van de groene ruimte rond de steden, het vergroten van het waterbergend vermogen en duurzaam bouwen.

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

- een gezond niveau van milieuhygiëne en externe veiligheid wordt bereikt door onder meer een goede ruimtelijke inrichting;
- gewenste maatschappelijke ontwikkelingen worden gestimuleerd;

- kansen worden benut voor een goede ruimtelijke situering van functies;
- toekomstige, voor de duurzame ruimtelijke structuur noodzakelijke, ontwikkelingen niet worden geblokkeerd;
- knelpunten met betrekking tot het water worden voorkomen en opgelost.

### ***Structuurvisie detailhandel Zuid-Holland, 2007***

De provincie voert een actief detailhandelsbeleid vanwege de veelal bovenlokale gevolgen van bestemmings- of bouwplannen voor omvangrijke winkelcentrumprojecten of perifere detailhandel. De structuurvisie heeft als doelstelling een toetsingskader voor zulke plannen te bieden, de dynamiek in de detailhandel te bevorderen en de bestaande structuur te versterken.

#### *Meer verantwoordelijkheid lagere overheden*

De provincie kent de gemeenten een grotere beleidsvrijheid toe om de dynamiek in de detailhandel te bevorderen en om deze dynamiek zoveel mogelijk aan de bestaande structuur ten goede te laten komen. Daarbij legt de provincie de grens waarbij het REO moet adviseren voor winkelcentra op 2.000 m<sup>2</sup> bvo; onder de voorwaarde van een 'goede ruimtelijke onderbouwing', bij voorkeur in de vorm van een lokale structuurvisie detailhandel. Voor ontwikkelingen buiten de winkelcentra legt de provincie de grens waarbij REO's moeten adviseren bij 1.000 m<sup>2</sup> bvo (vanwege de mogelijk structuurverstoringen van perifere ontwikkelingen).

#### *Geen nieuwe winkelcentra*

De provincie ziet het als haar taak om de dynamiek te bevorderen, de structuur te versterken en ernstige verstoringen daarvan te voorkomen; niet om de concurrentie te beperken of de dynamiek in de detailhandel te belemmeren door een volumebeleid te voeren. De provincie wil de dynamiek zoveel mogelijk binnen de bestaande structuur accommoderen en slechts bij uitzondering instemmen met nieuwe regionale aankoopplaatsen, omdat de winkelmarkt op de lange termijn van een groeimarkt zal veranderen in een vervangingsmarkt.

#### *Provinciale visie perifere detailhandel*

De richtlijnen voor vestiging van perifere detailhandel:

- nieuwe voorzieningen dienen regionaal te worden afgestemd op de verzorgingsfunctie en het inwonertal van kernen, waarbij rekening moet worden gehouden met de effecten op de functie van omliggende winkelcentra;
- nieuwe voorzieningen mogen niet leiden tot een structurele aantasting van het voorzieningenniveau elders;
- nieuwe voorzieningen moeten worden gerealiseerd in de centra van steden, dorpen en wijken; een uitzondering hierop is mogelijk in de volgende gevallen:
  1. buurt- en gemakswinkels;
  2. op knopen, voor zover passend binnen het knoopprofiel;
  3. detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen;
  4. detailhandel in zeer volumineuze goederen: auto's, motoren, boten, caravans, keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering, tenten, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen;
  5. tuincentra;

- 6. bouwmarkten of grootschalige meubelbedrijven (inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering) met een bedrijfsploeroppervlak van minimaal 1.000 m<sup>2</sup> en na onderzoek naar de bovengemeentelijke effecten en na instemming van Gedeputeerde Staten;
- nieuwe perifere detailhandel is alleen toegestaan indien het om reeds elders in de gemeente gevestigde bedrijven gaat, of wanneer het terrein in een regionale of provinciale structuurvisie detailhandel is aangewezen als opvanglocatie voor grootschalige detailhandel. Vergulde Hand Oost is hiervoor niet aangewezen.

#### *Perifere detailhandel in de Stadsregio Rotterdam*

De Stadsregio beschikt over een groot aantal locaties voor perifere detailhandel. Uit inventarisatie is gebleken dat de meeste gemeenten voldoende ruimte hebben voor de eventuele aanvraag of verplaatsing van perifere detailhandel.

Een aantal locaties functioneert nauwelijks bovenlokaal of trekt weinig bestedingen uit de eigen gemeente. Om verdere versnippering van het aanbod te voorkomen, stelt de provincie voor om van uitbreiding van deze locaties af te zien. Toekomstige marktruimte kan beter ten goede komen aan levensvatbare concentraties elders in de regio.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

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

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

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

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

### Stadsvisie 2008

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

### ***Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020 (2003)***

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

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

### ***Structuurplan Rivierzone (2004)***

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

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

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

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

### Ontwikkelingsvisie voor de Rivierzone

De ontwikkelingsvisie voor de gehele Rivierzone is gericht op verbetering van het leefmilieu, benutting van kansen voor economische vernieuwing en opwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed. De plannen voorzien in toevoeging van een aanzienlijke hoeveelheid werkgelegenheid, in verbetering van de ontsluiting en aanpassing van de infrastructuur, en in het weer verbinden van de stad met de rivier. Het economische karakter van de Rivierzone blijft voorop staan. Te verplaatsen bedrijven wordt een nieuwe locatie binnen de Rivierzone aangeboden. Tegelijkertijd zal de kwaliteit van de aansluiting op de binnenstad een aanzienlijke verbetering ondergaan, die zich vertaalt in een aantrekkelijker woon- en leefklimaat in het gebied en goede langzaamverkeersroutes.

### Maasoeverzone

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

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



Afbeelding 2.4: Uitsnede structuurplankaart voor het plangebied

### *De Vergulde Hand*

Het bestaande bedrijventerrein 'De Vergulde Hand' is een relatief verouderd bedrijventerrein met gemengde kleinschalige bedrijvigheid. In het structuurplan wordt aangegeven dat er juist voor dergelijke bedrijventerreinen opgaven liggen voor verbetering van ontsluiting, versterking van de beeldkwaliteit, zorgvuldig ruimtegebruik en oplossing van milieuknelpunten.

Delen van het gebied die als gevolg van vertrek of beëindiging van bedrijven vrijkomen, komen in aanmerking voor herontwikkeling.

In de bijgaande uitsnede van de structuurplankaart (afbeelding 2.4) is dit tot uitdrukking gebracht door toepassing van arceringen in gebieden met een sterke ontwikkelingsopgave en egale kleurvlakken voor gebieden met vooral een beheersopgave.



Het bestaande bedrijventerrein De Vergulde Hand is in dit kader aangeduid als een 'gemengd bedrijventerrein parkmanagement en revitalisering'.

Daarvoor zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- bestaande bedrijventerreinen voor gemengde bedrijvigheid in de sfeer van nijverheid, reparatie, industrie en handel, zakelijke dienstverlening c.a.;
- alleen geen grote transportbewegingen;
- opgave is kwaliteitsbeheer en waar nodig kwaliteitsverbetering en oplossing knelpunten.

Westelijk van het bestaande bedrijventerrein De Vergulde Hand wordt (in de toekomst) een nieuw gemengd bedrijventerrein ontwikkeld ter plaatse van het nu nog onbebouwde poldergebied tussen de hoofdwaterkering/Maassluisdijk en de spoorlijn Hoek van Holland-Rotterdam. Op het terrein kunnen diverse typen bedrijven worden gevestigd, zowel wat milieucategorie betreft als qua omvang.

### ***Gebiedsvisie Rivierzone (2009)***

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

#### De Rivierzone in 2009

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

#### *Vergulde Hand Oost*

Ten aanzien van Vergulde Hand Oost wordt geconstateerd dat het een verouderd bedrijventerrein is. De wens is groot om het terrein weer op niveau te brengen. Er spelen meerdere problemen die een negatieve invloed hebben op het terrein en haar functioneren. In navolging van de aanpak van Groot Vettenoord wordt een plan van aanpak opgesteld voor de Vergulde Hand.

#### De Rivierzone in 2030

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

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

### *Vergulde Hand Oost*

Het streven is om Vergulde Hand Oost voor 2030 her in te richten, met ruimte voor bedrijvigheid in de hogere milieucategorieën.

### Op weg naar 2030

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

### *Typologie bedrijven*

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

### *Lokale economie*

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

### *Herstructurering van terreinen: verzakelijking*

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

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

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

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

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

Binnen de pilot van VNO-NCW wordt een businesscase opgesteld voor de upgrade van het terrein, maar ook voor het onderhoud daarvan. Hierin wordt

beschreven, hoe geld te genereren uit ontwikkelingen op het terrein, waarmee dan weer nieuwe ontwikkelingen kunnen worden gefinancierd. Belangrijke doelstellingen hierbij zijn het op niveau brengen van de infrastructuur, ruimte te creëren op het terrein, ondermeer door het aanbieden van ruimere kavels en het ge (mis-)bruik van de openbare ruimte te verminderen. Dit is een lange termijn proces met stapsgewijze verbeteringen.

Vergulde Hand is een BIZ-terrein (Bedrijven Investerings Zone). Dat toont de betrokkenheid van de ondernemers, en maakt het makkelijker gemeenschappelijke maatregelen te treffen, waaraan ook iedereen verplicht deelneemt, met name in de financiering. Hierbij kunt u denken aan zaken als gezamenlijke afvalinzameling, beveiliging en aanleg van glasvezel. Ook streven we naar het verhogen van het beheer- en handavingsniveau.

### ***Verkeer- en Vervoersbeleid***

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

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

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

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

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

1. waarborgen van de bereikbaarheid door middel van een samenhangend verkeersnetwerk;
2. vergroten van de verkeersveiligheid;

3. bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke organisatie van de stad;
4. bevorderen van de economische dynamiek (door knooppuntontwikkeling);
5. monitoren binnen de jaarlijkse begrotingscyclus.

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

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

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

### ***Fietsbeleid***

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

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

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

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

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

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

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

### ***Parkeerbeleid (2008)***

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoermiddelen. Het streven is dat in Vlaardingen de verschillende doelgroepen op redelijke afstand van de bestemmingen kunnen parkeren 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 erop gericht om de parkeervraag en het parkeeraanbod zoveel mogelijk per gebied op elkaar af te stemmen zodat gebieden zo min mogelijk met elkaars probleem worden opgezadeld;
- het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale binnenstad;
- het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
- het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

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

In de parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld als beleidsuitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. Het plangebied Vergulde Hand Oost valt onder het deelgebied "Rest Bebouwde Kom". De parkeerkencijfers variëren per functie. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt parkeren op eigen terrein. Door het toepassen van parkeernormen bij nieuwbouw, herontwikkeling of functiewijziging wordt expliciet rekening gehouden met het ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen. Daar waar de ruimte erg schaars is en de parkeerdruk erg hoog is, is gekozen voor het invoeren van parkeerregulering. Het gebied met (toekomstige) parkeerregulering is omsloten door de

Westlandseweg, Burg. Pruissingel, Beethovensingel, Deltaweg, Galgkade, Spoorsingel, Binnensingel en Julianasingel. Buiten dit gebied kan in geval van herstructurering de noodzaak van invoering van parkeerregulering onderzocht worden.

### ***Actieplan Geluid (2009)***

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

De doelstellingen van het Actieplan Geluid zijn:

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

De gewenste effecten van de doelstellingen zijn:

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

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

### ***Economische visie 2004-2010***

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

### Prioriteiten

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

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

### Visie Rivierzone

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

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

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

### ***Nota Bedrijventerreinbeleid Vlaardingen (2009)***

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

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

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

### ***Detailhandelsnota 2007-2012***

De Detailhandelsnota 2007-2012 beschrijft het gemeentelijk beleid met betrekking tot de detailhandel in Vlaardingen. De nota beperkt zich tot



hoofdpijnen en fungeert als bouwsteen bij het opstellen van bestemmingsplannen en als toetsingskader bij uitbreidings- en nieuwbouwplannen van ondernemers.

#### *Uitgangspunten detailhandelsbeleid*

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

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

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

Deze structuur wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt.

#### *Visie PDV-/GDV-locaties in het algemeen*

Binnen het kader van het provinciale beleid en de afspraken met de Stadsregio zal de gemeente aanvragen voor het vestigen van een PDV behandelen. Met name delen van de Rivierzone worden geschikt geacht voor dergelijke ontwikkelingen. Dit betreft dus aanvragen in de branches tuincentra, bouwmarkten, woninginrichting, keukens en sanitair.

De gemeente staat afwijzend tegen grootschalige ontwikkelingen in de dagelijkse sector, zoals weidewinkels. Op enkele bedrijventerreinen, zoals de Vergulde Hand Oost, is nu volgens het geldende bestemmingsplan de vestiging van een PDV onder voorwaarden mogelijk. Bij herstructurering van deze terreinen verdient dit de aandacht, waarbij wordt opgemerkt dat het beleid van de gemeente erop is gericht om een nieuwe PDV op een bedrijventerrein niet zonder meer toe te staan.

Voor Grootschalige Detailhandels Vestigingen (locaties boven de 10.000 m<sup>2</sup>) is op Vergulde Hand Oost geen plaats.

#### **Actieplan Economie (2013)**

Zoals reeds in paragraaf 2.3 is aangegeven heeft het college van de gemeente Vlaardingen recentelijk (24 januari 2013) haar nieuwe Actieplan Economie aan de gemeenteraad voorgelegd. Het plan streeft naar een betere balans tussen wonen, werken en recreëren. Om dat te bereiken is een groot aantal maatregelen beschreven om de economie in Vlaardingen te stimuleren. Vooral de maatregel "meer banen" in het actieplan heeft direct effect op de extra (bedrijfs)ruimte die het college denkt nodig te hebben.

#### Meer banen

De werkgelegenheid in Vlaardingen is redelijk stabiel, maar ten opzichte van vergelijkbare gemeenten heeft Vlaardingen weinig banen. In tegenstelling tot veel gemeenten met 60.000 tot 80.000 inwoners vervult Vlaardingen geen regiofunctie. Reden is dat Rotterdam in deze regio de grote trekpleister is.

Rotterdam heeft veel meer banen dan inwoners. In Vlaardingen is dat precies andersom.

Bovendien heeft Vlaardingen ook al langere tijd relatief veel werkloosheid. Het feit dat veel inwoners een beroep moeten doen op een uitkering betekent een dubbel tekort: veel bijstandsuitkeringen en weinig bestedingen van de inwoners in de stad.

Om te zorgen dat Vlaardingen meer in balans komt, zijn een beter ondernemersklimaat en meer banen nodig. Hiervoor wil de gemeente ondernemers aantrekken die ook willen blijven.

In dit kader zoekt de gemeente bedrijven die duurzame en kennisintensieve werkgelegenheid bieden, gericht op de haven, maintenance, cleantech en zorg. Verwacht wordt dat de komende jaren in deze sectoren immers veel mensen zijn nodig. Het zijn bovendien vakgebieden met een mooie balans tussen maak- en kennisindustrie. Doel is dat Vlaardingen in 2030 voor de regio een belangrijke stad is op het gebied van kennis en innovatie.

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



### 3 GEBIEDSVISIE

#### 3.1 Inleiding

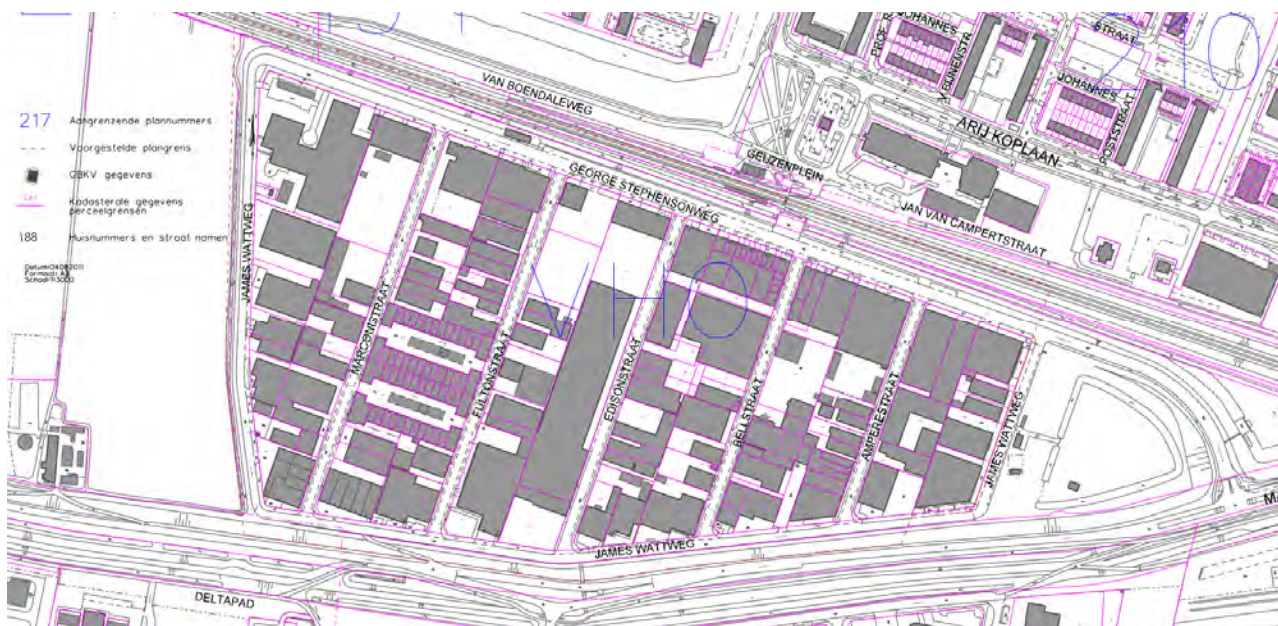
In dit hoofdstuk wordt de bestaande ruimtelijke en functionele situatie beschreven en wordt ingegaan op de gewenste ontwikkelingen. Gezamenlijk vormen zij de basis voor de bestemmingsregeling (verbeelding en regels).

#### 3.2 Bestaande situatie

##### *Ruimtelijke structuur*

Het bedrijventerrein Vergulde Hand Oost (VHO), ontstaan in de jaren '60, is een kleinschalig gemengd bedrijventerrein van ca. 24 hectare en ligt ingeklemd tussen de Maassluissedijk en de spoorlijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland. Het terrein maakt deel uit van de Rivierzone en Maasoeverzone en grenst in het zuiden aan het bedrijventerrein Maasoeverzone. Op dit aangrenzende bedrijventerrein, ten zuiden van de Maassluissedijk, is meer grootschalige en milieubelastende bedrijvigheid aanwezig (tot en met bedrijfscategorie 5.2).

Doordat het gebied aan alle zijden sterk begrensd wordt, kan het bedrijventerrein VHO als één samenhangend gebied worden beschouwd. Dit wordt versterkt door de reeds aanwezige overzichtelijke (hoofd)ontsluitingsstructuur; de James Wattweg begrensd het terrein in het oosten, zuiden en westen en de George Stephensonweg in het noorden. Door deze duidelijke begrenzing en bijbehorende ontsluitingsstructuur, die versterkt wordt door de noord-zuid gerichte 'interne' secundaire bedrijfstraten, is sprake van een efficiënte rationele verkaveling van het terrein.



Afbeelding 3.1: Huidige structuur VHO

De uitgifte van de bedrijfskavels is daar in hoofdlijnen op afgestemd, met als resultaat een 'rug aan rug' verkaveling waarbij de bedrijfspercelen in de regel een kaveldiepte van circa 50 meter hebben. De zogenaamde 'hof-verkaveling' tussen de Fultonstraat en Marconistraat vormt hierop een duidelijke uitzondering.

Een ander opvallend aspect in de huidige ruimtelijke structuur is het feit dat de voorgevelrooilijn van de bedrijfsgebouwen in het noorden en oosten van het terrein recht is, terwijl dit in het zuiden en westen juist gerafeld is. Deze rafelrand vangt de hoekverdraaiing op tussen het strokenpatroon en de schuine omkadering, i.c. de hoofdontsluiting in de vorm van de George Stephensonweg en James Wattweg. Daarbij bestaat het bedrijventerrein uit gesloten bouwblokken, die echter op enkele plekken nog open liggen. Deze 'gaten' zijn niet bebouwd maar worden wel gebruikt voor opslag. Ook wordt er overwegend in de rooilijn gebouwd. In de secundaire bedrijfstraten betekent dit dat er tot aan het trottoir wordt gebouwd, terwijl de bebouwing rondom de hoofdontsluiting iets terug ligt. Aan de zuid- en westzijde is de terugliggende rooilijn bovendien gerafeld.

De bebouwing op het bedrijventerrein bestaat in hoofdzaak uit plat afgedekte bedrijfsgebouwen in maximaal drie bouwlagen. De bouwhoogte van de diverse bedrijfsgebouwen varieert daarmee van ca. 4 meter tot incidenteel 10 meter. De gebouwen staan veelal in of op slechts enkele meters van de zijdelingse perceelsgrens. Opslag van goederen vindt veelal naast en/of achter het bedrijfspand plaats, maar in sommige situaties echter ook aan de voorzijde, direct grenzend aan de straat.

Het bedrijventerrein VHO is verder volledig uitgegeven en dicht bebouwd waarbij de nadruk ligt op industrie, bouwnijverheid, handel en reparatie. Op het bedrijventerrein zijn de laatste jaren echter steeds meer bedrijfsgebouwen en gronden in gebruik genomen door bedrijven in autohandel, reparatie, bewerking en sloop. Ook is er, vooral in het oostelijk deel van het terrein, enkele detailhandel aanwezig. Behoudens een tweetal bedrijfswoningen, wordt er op het terrein niet gewoond.

Samenvattend kan de stedenbouwkundige structuur van VHO op hoofdlijnen worden ingedeeld in drie schaalniveaus, te weten:

1. terreinniveau;
2. blokniveau (groep kavels);
3. kavelniveau.

#### Terreinniveau

##### *Heldere structuur*

- Rationeel van opzet, gekoppeld aan de richting van onderliggend slagenlandschap.
- Strokenpatroon op de richting slagenlandschap.
- Het bedrijventerrein is dicht bebouwd. Op een enkele plek is er echter een gat. Deze 'gaten' zijn niet bebouwd maar worden wel gebruikt voor opslag.

- Aan de noord- en ooststrand is de voorgevelrooilijn recht, aan zuid- en westkant is sprake van een 'rafelrand'.
- Rand (gouden rand) versus binnenmilieu; de buitenrand kenmerkt zich door een (meer of mindere mate) representatieve voorzone, oriëntatie op de ontsluitingsweg en grotere aandacht voor de architectonische kwaliteit en uitstraling.
- Relatief uniform aan de buitenrand. Zeer pluriform en amorf op het binnenterrein.

#### *Zonering in rand en binnenterrein*

- Verkavelingsprincipe; in hoofdlijn geldt dat in de buitenrand de middelgrote kavels zijn gelegen. Op het binnenterrein liggen de kleine kavels. Uitzondering zijn de twee substantieel grotere bedrijfskavels en de nog kleiner verkavelde 'hof-verkaveling' aan de Fultonstraat.
- Naast de percelen op de koppen, aan de hoofdontsluiting, is rug aan rug verkaveld. Hierbij is een vaste dieptemaat gehanteerd van circa 50 meter).
- De bebouwing aan de buitenrand heeft vaak een verbijzonderde entree en een kantoorachtige nevenfunctie. De bebouwing aan de buitenrand oriënteert zich hoofdzakelijk aan de hoofdontsluiting. Aan die zijde heeft de bebouwing een representatieve voorzone (terugliggende rooilijn).

#### Blokniveau

- Het bedrijventerrein bestaat uit gesloten bouwblokken, die echter op enkele plekken nog open liggen.
- Er wordt overwegend gebouwd in de rooilijn. In de secundaire bedrijfsstraten betekent dit dat er veelal tot aan het trottoir wordt gebouwd. Aan de hoofdontsluiting rondom wordt in een terugliggend rooilijn gebouwd. Aan de zuid en westzijde is deze terugliggende rooilijn gerafeld.
- De gevelwand is grotendeels gesloten, licht verspringend en/of gerafeld in de rooilijn. Incidenteel wordt hiervan afgeweken door bebouwing die veel verder achter op de kavel is gelegen.
- Hoofregel is parkeren op eigen terrein. In de huidige situatie leidt dit echter ook op veel plaatsen tot langsparkeren op straat. Ook de expeditie vindt deels plaats op eigen terrein, deels ook vanaf de bedrijfsstraat. Bij de 'hofverkaveling' gebeurt parkeren en expeditie vanaf de interne straatjes.
- De opslag is overwegend gesitueerd naast of achter de bebouwing. Aan de buitenrand is in de regel geen opslag gesitueerd aan de straatzijde. Slechts op een enkele plek is er een uitzondering op die regel, waarvan de opslag op de hoek James Wattweg/Edisonstraat, in negatieve zin, het meest in het oog springt.

#### Kavelniveau

- Situering, voor op de kavel aan het trottoir, langs buitenrand tot aan voorzone. Incidenteel enkele ver achteruitgeschoven bedrijfspanden.
- Bebouwing tot zijdelingse afstand is zeer wisselend, vaak slechts enkele meters tot nul.
- Het aantal bouwlagen varieert sterk, vooral aan de buitenrand is veelvuldig gebouwd in meerdere lagen, dit in combinatie met kantoor-nevenfunctie.

- De stelregel voor de kapvorm is; plat dak. Incidenteel komen echter ook kappen en skylights voor.
- Het bebouwingspercentage op het terrein varieert van 10% tot 100%, maar is met een gemiddeld bebouwingspercentage van ca. 70% wel hoog.
- De stelregel voor de rooilijn is; recht en tot aan het trottoir. Langs buitenrand terugliggend; ruimte voor de representatieve voorzone en verspringen in de rafelrand.
- De stelregel voor de gevelbreedte is, zeker aan de buitenrand, een uitvulling van de rooilijn.



*Afbeelding 3.2: Bestaande situatie - luchtfoto*

### **Verkeer en vervoer**

Zoals reeds genoemd is de verkeersstructuur van VHO helder en overzichtelijk. De hoofd- en enige entree voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Maassluisdijk bevindt zich op de George Stephensonweg, in de zuidoosthoek van het terrein.

De hoofdontsluiting vormt een ring rondom het bedrijventerrein in de vorm van de James Wattweg, opgehangen aan de George Stephensonweg. Haaks op de George Stephensonweg ontsluiten de secundaire straten. Van oost naar west betreffen dit respectievelijk de Ampèrestraat, de Bellstraat, de Edisonstraat, de Fultonstraat en de Marconistraat.

De hoofdontsluiting kent een relatief breed profiel, waarin naast een brede rijbaan van 9 à 10 meter, aan de binnenzijde een breed trottoir (ca. 4 meter)



is gelegen waaraan de aangrenzende bedrijven een voorruimte (ca. 5 meter) hebben (terug liggende rooilijn).

De secundaire bedrijfsstraten zijn weliswaar smaller, maar hebben desalniettemin een breed profiel (ca. 14 meter). Deze bestaat uit een brede rijbaan, met aan weerszijden parkeerstroken en een trottoir. De bebouwing staat in deze straten veelal tot direct aan het trottoir.

Hoewel de hoofdregel is dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden, wordt op verschillende plaatsen echter op de rijbaan geparkeerd, waardoor in sommige gevallen verkeersonveilige situaties ontstaan. Daarnaast wordt in verschillende gebieden op het trottoir geparkeerd.

Ook de opslag van onklare voertuigen of onderdelen hiervan op de openbare weg, alsook op het voorerf, komt op een aantal locaties voor. Dit heeft een negatieve invloed op de beeldkwaliteit (zie ook verderop in deze paragraaf).

Fietsers maken gebruik van de bedrijfsstraten en de hoofdontsluiting.

Voetgangers maken gebruik van de overal aanwezige trottoirs, waarbij het trottoir langs de hoofdontsluiting een verzamel functie heeft richting NS-station (Vlaardingen-West) en bushalte aan de Maassluissedijk.

Om deze bushalte en overzijde van de dijk te bereiken, is een tweetal paden de dijk op aangelegd. Voor fietsers wordt deze bovendien gebruikt om het doorgaande fietspad aan de zuidzijde van de Maassluissedijk te bereiken.

Richting het noorden kunnen fietsers en voetgangers over het 'stationsplein' naar Westwijk en verder Vlaardingen in.

### ***Groenstructuur***

Op het bedrijventerrein zelf is weinig tot geen groen van betekenis aanwezig. Het enige structurele groen wordt bepaald door de omliggende dijken, de Maassluissedijk en de Spoordijk, alsmede de groene zoom aan de buitenzijde van de hoofdontsluiting, i.c. de James Wattweg en de George Stephensonweg. De groene zoom wordt gecomplementeerd door de groene inrichting van de driehoek bij de entree van het bestaande terrein.

### ***Beeldkwaliteit***

Ondanks dat de bebouwingstructuur gedirigeerd wordt door de ontsluitingstructuur, bezit het terrein een matige beeldkwaliteit. De soms verouderde bedrijfsbebouwing, de uitstraling van een aantal aanwezige bedrijven (zoals sommige autogerelateerde bedrijven), en de wat rommelige parkeersituatie is hier debet aan. In combinatie met opslag en stalling van goederen (zoals onklare voertuigen of onderdelen hiervan) in de openbare ruimte, draagt dit er toe bij dat de uitstraling van het (openbaar) gebied in bepaalde delen van het gebied te wensen over laat.

Hoewel de meer recent toegevoegde bedrijfsbebouwing hierop een uitzondering vormt, vertoont deze nieuwbouw door de grote diversiteit aan gebouwen (van modern en representatief tot aan minimalistisch en gesloten loodsen) weinig samenhang met de bestaande bebouwing. Daarmee wordt de reeds aanwezige pluriformiteit van bedrijfsgebouwen op het terrein versterkt.



### **3.3 Visie op gewenste ontwikkeling en uitgangspunten**

#### ***Kwaliteitsverbetering***

Gezien het bovenstaande en het feit dat het bedrijventerrein VHO een verouderd bedrijventerrein is, is het beleid van de gemeente er op gericht om het terrein weer 'op niveau' te brengen. Uitgangspunt is een kwaliteitsverbetering voor het totale gebied.

Een en ander blijkt ook uit de diverse beleidstukken die in hoofdstuk 2 zijn beschreven. In de rapportage 'Revitalisering Vergulde Hand' (2006) zijn reeds diverse voorstellen en aanbevelingen gedaan om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Wel is het zo dat een groot aantal van de voorgestelde maatregelen en aanbevelingen betrekking heeft op aspecten die niet in een bestemmingsplan zijn af te dwingen, c.q. te reguleren. Het aanpakken van bijvoorbeeld wegen, verlichting, afval, groenvoorzieningen, organisatie en parkmanagement zijn van grote waarde voor de revitalisering van het bedrijventerrein maar dienen in een ander traject opgepakt te worden.

In het voorliggende bestemmingsplan worden derhalve uitsluitend de aanbevelingen met een ruimtelijke component opgenomen.

Door in het voorliggende bestemmingsplan een meer gedetailleerder en uniform kader te bieden, in tegenstelling tot de vigerende regelingen die een meer globaal en ontwikkelend karakter hebben, wordt getracht de kaders te scheppen voor een kwaliteitsverbetering van het bedrijventerrein.

Daarbij moet tegelijkertijd in ogenschouw genomen worden dat het bedrijventerrein VHO reeds in de huidige situatie bestemd is voor redelijk zware bedrijvigheid (maximaal tot en met bedrijfscategorie 4.2) en er daardoor ook bijbehorende eisen gelden voor wat betreft ruimtelijke kwaliteit en uitstraling. De uitstraling van een dergelijk bedrijventerrein is nu eenmaal anders dan een hoogwaardig kantorenpark. De ruimtelijke kwaliteit wordt dan ook vooral gezocht in uniforme bouwregels (maximale bouwhoogten voor bedrijfsgebouwen, het creëren van 'lucht' tussen de bedrijfsgebouwen door het opnemen van afstanden tot aan de perceelsgrenzen en het opnemen van) en de inrichting van de openbare ruimte.

Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren worden ook voorwaarden gesteld aan de opslag en het parkeren voor de voorgevel van de betreffende bedrijven (buiten het bouwvlak), alsmede voor het openbare gebied.

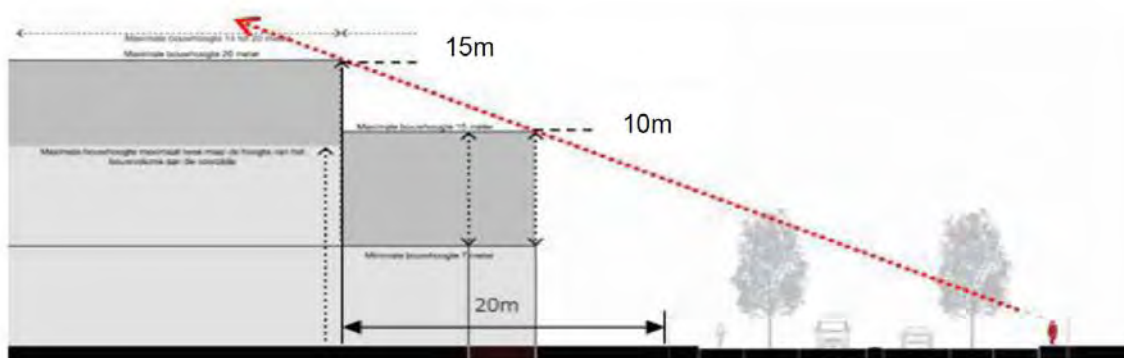
Voor een kwaliteitsverbetering van het terrein is het overigens niet alleen belangrijk om de buitenruimte aan te pakken en het beheer- en handhavingsniveau te verhogen. Ook ruimte creëren op de terreinen is belangrijk, omdat veel panden en kavels te klein zijn voor de huidige bedrijfsvoering. Mede hierdoor ontstaat overlast op de openbare weg. Het opnemen van maximale bebouwingspercentages in relatie tot het bouwperceel biedt hiervoor uitkomst.

#### ***Bouwmogelijkheden***

Met een bouwvlak is aangegeven waar gebouwen zijn toegestaan en waar niet. Het bouwvlak is daarbij afgestemd op de bestaande bebouwingsstructuur en bijbehorende voorgevelrooilijn van bedrijfsgebouwen; in het noorden en oosten van het terrein is deze recht, terwijl dit in het zuiden en westen gerafeld is. Daarbij geldt een algemene bouwhoogte van 8 meter.

Langs de randen van het terrein is een zone opgenomen waar bebouwing tot maximaal 10 meter is toegestaan. Doel is een sterkere stedenbouwkundige begeleiding aan de buitenrand van het bedrijventerrein tot stand te brengen, waarbij tevens een kwalitatief betere uitstraling voor het gebied gerealiseerd kan worden.

De bouwhoogte in het middengebied kan via een zogenaamde binnenplanse afwijkingsprocedure worden opgehoogd naar 10 meter. Via een wijzigingsbevoegdheid kan deze naar 15 meter worden opgehoogd, mits voldaan wordt aan voldoende parkeergelegenheid en de bouw- en gebruiksmogelijkheden van omliggende percelen niet verslechteren. Reden voor het opnemen van deze wijzigingsbevoegdheid is dat de markt vraagt om steeds hogere bouwhoogten om bedrijfsmatige activiteiten uit te kunnen blijven voeren en om nieuwe ontwikkelingen financieel haalbaar te krijgen. Anderzijds speelt de uitstraling van het bedrijventerrein gezien vanuit de belangrijkste ontsluitingswegen, een belangrijke rol. Een bouwhoogte van 15 meter is in dit kader een gangbare en steeds meer voorkomende maat voor bedrijventerreinen. Vanuit de beleving van het bedrijventerrein vanaf de wegen (voorkomen wandvorming en geven van 'lucht') wordt voor de randen een bouwhoogte van 10 meter als maximum gezien. In onderstaande figuur is dat schematisch afgebeeld.



Afbeelding 3.3: Schematische weergave van de maximale bouwhoogte na wijziging

Om de ruimtelijke kwaliteit op het terrein te vergroten, gelden er binnen het bouwvlak regels voor de situering en omvang van de gebouwen. De bedrijfsgebouwen moeten daarbij tenminste 2,5 meter van de grens van het bouwperceel worden gebouwd. Als de bedrijfsgebouwen op een bouwperceel niet aan elkaar worden gebouwd moeten ze tenminste 3 meter van elkaar worden gebouwd. Bestaande situaties waarin al dichter op de perceelsgrens of het aangrenzende bedrijfsgebouw is gebouwd, kunnen worden voortgezet. Een vergelijkbare regeling is opgenomen voor het maximum bebouwingspercentage. De bebouwde oppervlakte mag in principe niet meer bedragen dan 80% van het bouwvlak van het bouwperceel. Ook hier kunnen de bestaande situaties waar nu al een hoger percentage is bebouwd worden voortgezet. Voorwaarde is wel dat deze gebouwen (en overkappingen) op grond van een verleende vergunning zijn opgericht.

### ***Milieuzonering en overige functies***

Bij de zonering van het bedrijventerrein wordt rekening gehouden met bestaande woningen en andere gevoelige functies in de omgeving van het plangebied. In paragraaf 4.2 wordt hierop nader ingegaan.

In het algemeen betekent dit dat overal bedrijfsactiviteiten tot maximaal bedrijfscategorie 3.2 zijn toegestaan, met uitzondering van een klein gebied aan de George Stephensonweg (ter hoogte van de Ampèrestraat) waar maximaal bedrijfscategorie 3.1 is toegestaan. In het 'midden' en zuidoosten van het plangebied is zelfs bedrijvigheid van categorie 4.1 en 4.2 toegestaan. De maximaal toegestane bedrijfscategorie is op de verbeelding aangeduid, waarbij wordt opgemerkt dat risicovolle inrichtingen en geluidgezonde inrichtingen nergens in het gebied zijn toegestaan.

Voor de zogenaamde automotive-bedrijven (autohandel, -reparatie, -bewerking en -sloop) is een specifieke regeling opgenomen.

Reden is dat deze bedrijven steeds meer belangrijke delen van het bedrijventerrein VHO domineren, met alle (ruimtelijke) gevolgen van dien. In paragraaf 4.2.2 en 5.4 wordt nader op deze branchering ingegaan.

Bovendien zijn bestaande en 'afwijkende functies' die normaliter niet op een (regulier) bedrijventerrein voorkomen specifiek aangeduid. Het gaat daarbij om:

- detailhandel (George Stephensonweg nr. 21H, nr. 21M, Bellstraat nr. 2D en James Wattweg nr. 12-14);
- volumineuze detailhandel (Bellstraat nr. 5-7);
- zelfstandige kantoorruimte (James Wattweg nr. 20 en nr. 30, George Stephensonweg nr. 29);
- sociale werkplaats (George Stephensonweg nr. 43).

Uitgangspunt is dat deze bovengenoemde functies op de huidige locatie mogen worden voortgezet. Nieuwe 'afwijkende functies' zijn niet toegestaan. Ditzelfde geldt voor de reeds aanwezige bedrijfswoningen aan de George Stephensonweg (nr. 31 en nr. 37).

### ***Verkeer en vervoer***

#### **Algemeen**

Verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van het GVVP, het Fietsplan Vlaardingen en de nota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 moet de ruimte voor het verkeer binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

Met het groeiende autobezit hangt samen dat de hoeveelheid verkeer jaarlijks toeneemt. De toename is locatiegebonden en afhankelijk van de functie van het gebied en de infrastructuur binnen dat gebied. Met dit bestemmingsplan worden geen grote ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee zal ook de hoeveelheid verkeer in het plangebied Vergulde Hand Oost niet meer dan alleen autonoom groeien.

#### **Verkeersstructuur**

Het wegennet in het plangebied is gericht op een ontsluiting richting de Maassluisdijk. Momenteel is de enige ontsluiting van het plangebied Vergulde Hand Oost aan de oostzijde gelegen, via de George Stephensonweg

naar de Maassluissedijk. Eén enkele ontsluitingsweg voor een bedrijventerrein is erg kwetsbaar. In geval van calamiteiten op of rondom de enige ontsluitingsweg kan het gebied niet verlaten of bereikt worden. Een tweede ontsluitingsweg is dan ook noodzakelijk.

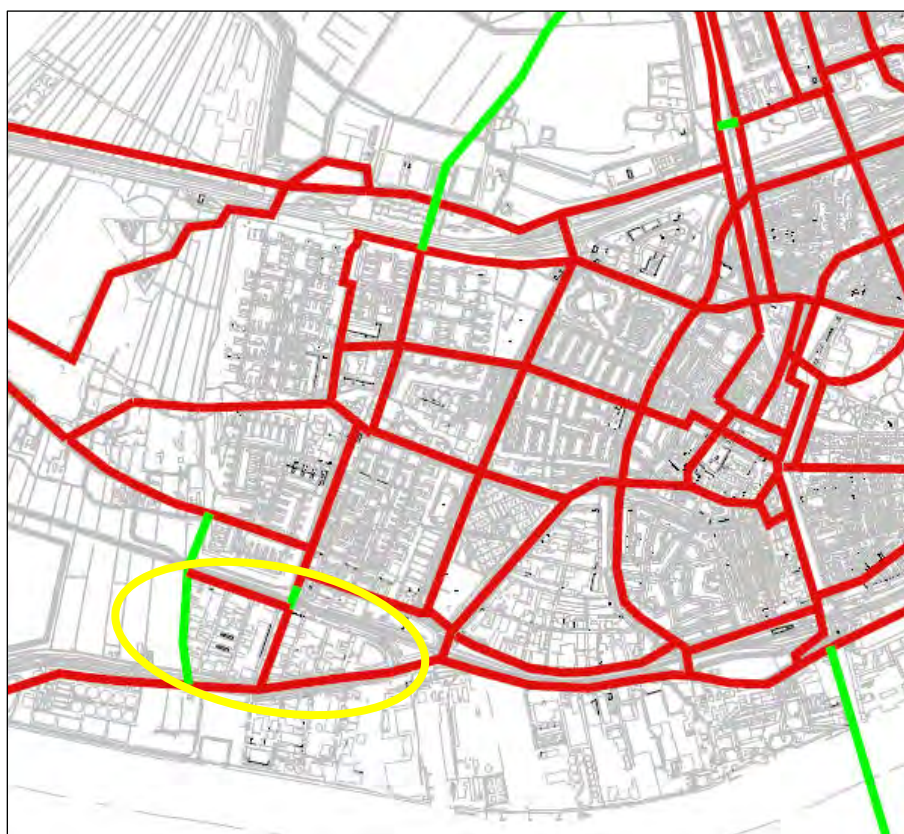
Op 29 januari 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de rotonde bij de Koggehaven te gaan aanleggen. Deze rotonde kan ook de mogelijkheid bieden voor een tweede ontsluitingsweg voor het bestaande bedrijventerrein Vergulde Hand Oost. Het karakter van deze aansluiting (ontsluitingsweg/calamiteitenroute) is op dit moment nog indicatief (zie hiervoor ook navolgende paragraaf 3.4 'Nieuwe ontwikkelingen').

De categorie-indeling van het wegennet in gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u) is een belangrijke bouwsteen van Duurzaam Veilig. Hierbij worden functie, vormgeving en gebruik van de weg op elkaar afgestemd. Waar bij gebiedsontsluitingswegen de nadruk ligt op het bereikbaar houden en vlot afwikkelen van het verkeer, ligt bij erftoegangswegen de nadruk meer op de toegankelijkheid en de verblijfsfunctie. Bij werkzaamheden aan de wegen in het plangebied worden deze zoveel mogelijk conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig vormgegeven.

De Maassluissedijk is de enige gebiedsontsluitingsweg binnen het plangebied. Alle overige wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen (zie ook figuur 3.4).



Afbeelding 3.4: Wegcategorisering in en rondom Vergulde Hand Oost



Afbeelding 3.5: Fietsstructuur in en rondom Vergulde Hand Oost



### Fietsstructuur

Het gebruik van de fiets en het lopen wordt vanuit mobiliteits- en milieuoogpunt bevorderd. 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.

In het GVVP en het Fietsplan zijn regionale en lokale fietsverbindingen opgenomen. De lokale en regionale fietsverbindingen zijn weergegeven in afbeelding 3.5. Alle in afbeelding 3.5 aangegeven fietsverbindingen zijn bestaande fietsverbindingen, behalve de groene aan de westzijde van het plangebied. Deze fietsverbinding is in ontwikkeling.

Bij ontwikkelingen moeten voldoende fietsparkeerplaatsen aangebracht worden. De toepassing van de meest recente fietsparkeernormen bij ontwikkelingen zorgt voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

### Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in het bestemmingsplan Vergulde Hand Oost bestaat uit de spoorlijn Hoek van Holland – Rotterdam. Het station Vlaardingen-West is in het plangebied gelegen. In figuur 3.6 is de spoorlijn en station Vlaardingen-West aangegeven.



Afbeelding 3.6: Openbaar vervoer in en rondom Vergulde Hand Oost

De spoorlijn zorgt voor de verbinding van Vlaardingen met Schiedam en Rotterdam. Daar kan overgestapt worden richting Den Haag/Amsterdam, Utrecht, Dordrecht en verder. De Stadsregio Rotterdam is voornemens om de Hoekse Lijn binnen 5 jaar om te bouwen tot light-rail. De Hoekse Lijn zal dan aangesloten worden op de Calandlijn. Daarmee ontstaat een rechtstreekse verbinding met het centrum van Rotterdam, het Rivium en Rotterdam Alexander en vervalt de rechtstreekse spooraansluiting op Rotterdam Centraal Station.

### Parkeren

In de Vergulde Hand Oost is de druk op de bestaande, openbare parkeervoorzieningen laag. Zeer lokaal is de druk echter op gezette tijden zeer hoog. Om gedetailleerder inzicht te krijgen in de parkeerdruk is in het kader van dit bestemmingsplan recentelijk nog een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daarbij is de parkeerdruk 's nachts en overdag gemeten. De resultaten van dit onderzoek staan vermeld in het rapport 'Parkeeronderzoek Vergulde Hand' (Delft Infra Advies B.V., 12 oktober 2012). Geconcludeerd wordt dat de bezettingsgraad (het percentage bezette parkeerplaatsen) voor het hele gebied minder dan 80% bedraagt. In de ochtend is dit gemiddeld 73% en in de avond 16%. Desalniettemin is er in de ochtend in diverse secties een overbezetting (>100%) geconstateerd: met name in de Edisonstraat, Fultonstraat en Marconistraat. Op de George Stephensonweg, James Wattweg en Ampèrestraat zijn enkele secties druk (80-90%) tot zeer druk (90-100%). In de avond is de drukste sectie op de George Stephensonweg (76%) en op de doorsteken tussen Fultonstraat en Marconistraat (ca. 65%). De overige secties schommelen tussen de 0% en 24%. Tot slot wordt geconcludeerd dat in de avond diverse geparkeerde vrachtwagens aanwezig zijn op de George Stephensonweg en met name de James Wattweg. Overdag staan er ook, zelfs relatief veel, vrachtwagens op de straten tussen voorgenoemde wegen in. Het maximum per sectie is geconstateerd op de Edisonstraat met 7 vrachtwagens die in totaal 19 parkeerplaatsen bezet hielden. De volledige rapportage is als bijlage 4 bij deze plantoelichting gevoegd.

In vrijwel alle straten zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast zijn er diverse bedrijven die parkeerplaatsen op eigen grond hebben.

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de geplande ontwikkelingen (in het kader van de herstructurering) wordt gerekend met parkeernormen. De te hanteren parkeernormen staan in de meest recente parkeernota van de gemeente Vlaardingen. Uitgangspunt voor de ontwikkelingen in Vergulde Hand Oost is dat de te verwezenlijken bouwprojecten op eigen terrein voldoen aan de parkeernorm. Bij het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen wordt onder andere rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit houdt in dat parkeerplaatsen bij verschillende functies, bijvoorbeeld woningen en kantoren, met elkaar uitgewisseld kunnen worden. Overdag zijn er bij woningen minder parkeerplaatsen nodig en bij kantoren meer en 's avonds is dit omgekeerd. Dit maakt dubbelgebruik mogelijk.

Het bevorderen van het parkeren op eigen terrein komt in het bestemmingsplan komt tot uitdrukking door:

- het stellen van parkeernormen aan nieuwe planologische ontwikkelingen;
- het opnemen van specifieke afwijkings- en wijzigingscriteria, die bepalen dat op eigen terrein dient te worden geparkeerd en dat er geen parkeerplaatsen mogen worden verwijderd.

### **3.4 Nieuwe ontwikkelingen**

Uitgangspunt is een in hoofdzaak consoliderend plan voor VHO gericht op de revitalisering van het terrein, waarbij de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven niet uit het oog wordt verloren.

Dit betekent dat er in beginsel geen nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen, anders dan de bovengenoemde voorwaarden voor kwaliteitsverbetering op de bedrijfskavels. Een uitzondering daarop vormen de mogelijkheden voor:

- een herstructurering en uitbreiding van bedrijfspercelen in het gebied tussen de Fultonstraat-Marconistraat (Fulton-hofjes), en;
- een nieuwe ontsluiting voor VHO.

Hierna wordt daar verder op ingegaan.

#### ***Wijziging Fulton-hofjes***

In de rapportage 'Revitalisering Vergulde Hand' (2006) is reeds aangegeven dat de sterk verouderde bedrijfsverzamelgebouwen die deel uitmaken van de zogenaamde 'Fulton-hofjes' aan vervanging toe zijn.

Uit onderzoek blijkt dat er onverminderd veel vraag is naar bedrijfsverzamelgebouwen in de randstad. Bedrijfsverzamelgebouwen, ook wel Multi-Tenant Units (MTU) genoemd, worden vaak door startende ondernemers gebruikt, omdat het redelijk kleine bedrijfsruimtes zijn. Voor de 'Fulton-hofjes' kan gedacht worden aan nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen. Gezien de verschillende eigendomsverhoudingen in het gebied, het feit dat er nog geen concrete plannen zijn en er op dit moment ook geen alternatieve locaties aanwezig zijn voor de huidige ondernemers, is voor de 'Fulton-hofjes' een zogenaamde wijzigingsbevoegdheid (wetgevingzone – wijzigingsgebied 1) opgenomen. Concreet betekent dit dat de bestaande situatie wordt bestemd en er onder diverse voorwaarden een planwijziging mogelijk is.

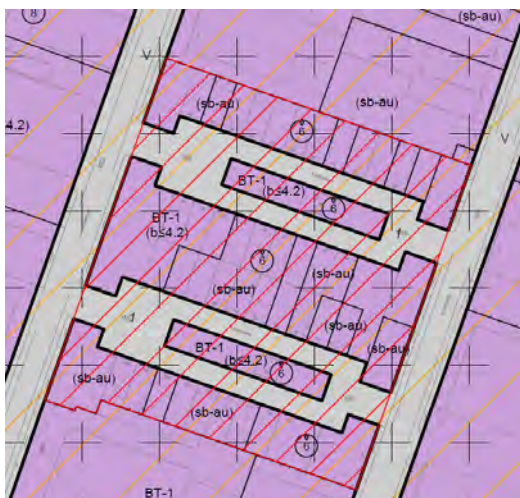




*Afbeelding 3.7: Huidige situatie hofjes Fultonstraat*



*Afbeelding 3.8: Voorbeeld nieuw bedrijfsverzamelgebouw*



*Afbeelding 3.9: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan ter hoogte van 'de hofjes'*

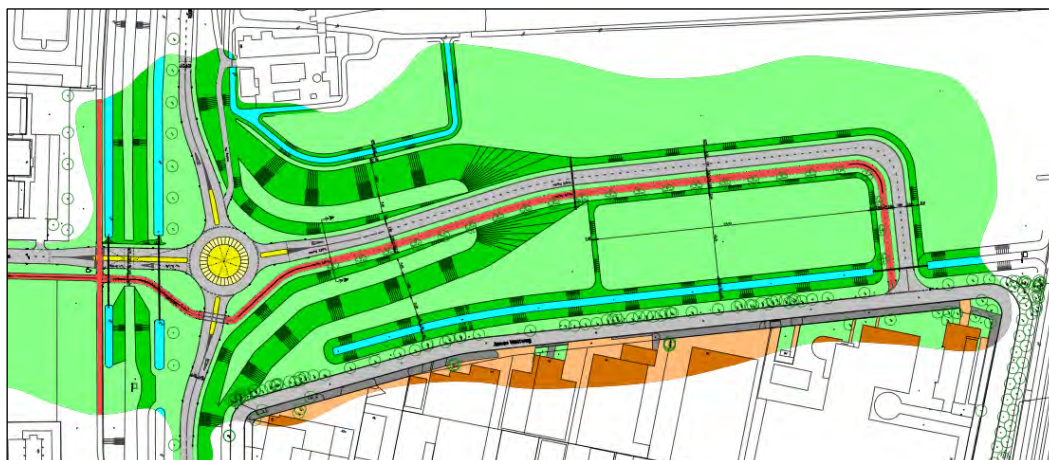
### **Ontsluiting Vergulde Hand Oost**

Zoals reeds in de voorgaande paragraaf is aangegeven is de ontsluiting van VHO erg kwetsbaar omdat er in de huidige situatie slechts één aansluiting aanwezig is met het omliggende wegennet (via de George Stephensonweg naar de Maassluissedijk ten oosten van het plangebied). In geval van calamiteiten op of rondom deze aansluiting kan het bedrijventerrein niet verlaten of bereikt worden. Een tweede ontsluitingsweg wordt vanuit veiligheidsoverwegingen dan ook noodzakelijk geacht.

Op 29 januari 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de rotonde bij de Koggehaven te gaan aanleggen. Aanleiding voor de rotonde is namelijk de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Koggehaven waarbij een nieuwe ontsluiting op de Maassluissedijk gerealiseerd dient te worden, als onderdeel van de vastgestelde verkeersstructuur voor de ontwikkeling van de Rivierzone. Sinds 2010 is ten westen van het plangebied een ophoging aangebracht, die 3 jaar als voorbelasting dient te liggen, voordat hierop de rotonde kan worden aangelegd.

Deze rotonde is zo aangelegd dat deze ook de mogelijkheid kan bieden voor een tweede ontsluitingsweg voor het bestaande bedrijventerrein. Het karakter van deze aansluiting (ontsluitingsweg/calamiteitenroute) is nader te bepalen. Hiertoe vinden op dit moment onderzoeken plaats en zal nog besluitvorming moeten plaatsvinden. Ten behoeve van de rotonde is een verkeersbesluit

genomen, waarvan hieronder het definitief ontwerp is opgenomen. De op het definitief ontwerp geprojecteerde weg en de aansluiting op de James Wattweg is dan ook indicatief.



*Afbeelding 3.10: Definitief ontwerp nieuwe rotonde op de Maassluissedijk en ontsluiting in noordelijke richting*

Hoewel een groot deel van de nieuwe ontsluitingsweg buiten het voorliggende bestemmingsplan 'Vergulde Hand Oost' ligt, is in het noordwesten van het plangebied (ter hoogte van de George Stephensonweg, hoek James Wattweg) wel een aanduiding 'ontsluiting' opgenomen. Binnen deze aanduiding kan een deel van de weg worden aangelegd zodat invulling gegeven kan worden aan de calamiteitenroute van VHO, danwel aan de definitieve ontsluiting van VHO. Met de aanduiding 'ontsluiting' wordt aangesloten bij de geldende bestemming uit het bestemmingsplan 'Vlaardingen-West'. Daarin hadden de gronden ten westen van de George Stephensonweg al een aanduiding 'suggestie weg', als onderdeel van de bestemming 'Industriële bedrijven'. In geval van uitbreiding van de Vergulde Hand in westelijke richting zou de George Stephensonweg kunnen worden doorgetrokken.

### ***Ontwikkelingen in de omgeving***

Nabij het plangebied is een aantal andere ontwikkelingen beoogd die in meer of mindere mate (indirecte) gevolgen hebben voor het plangebied. Hoewel deze ontwikkelingen door middel van een 'eigen' planologische procedure mogelijk worden gemaakt, worden ze hieronder wel kort aangestipt

#### **Vergulde Hand West**

De mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Vergulde Hand in westelijke richting is in deze plantoelichting al een paar keer genoemd. Het gebied, 'Vergulde Hand West' genaamd, heeft een bruto oppervlak van ca. 24 hectare en ligt tussen de Maassluissedijk en de spoorbaan, tegen de westelijke grens van het bestaande bedrijventerrein Vergulde Hand.

Op dit moment wordt onderzocht of, hoe en wanneer Vergulde Hand West ontwikkeld kan worden.

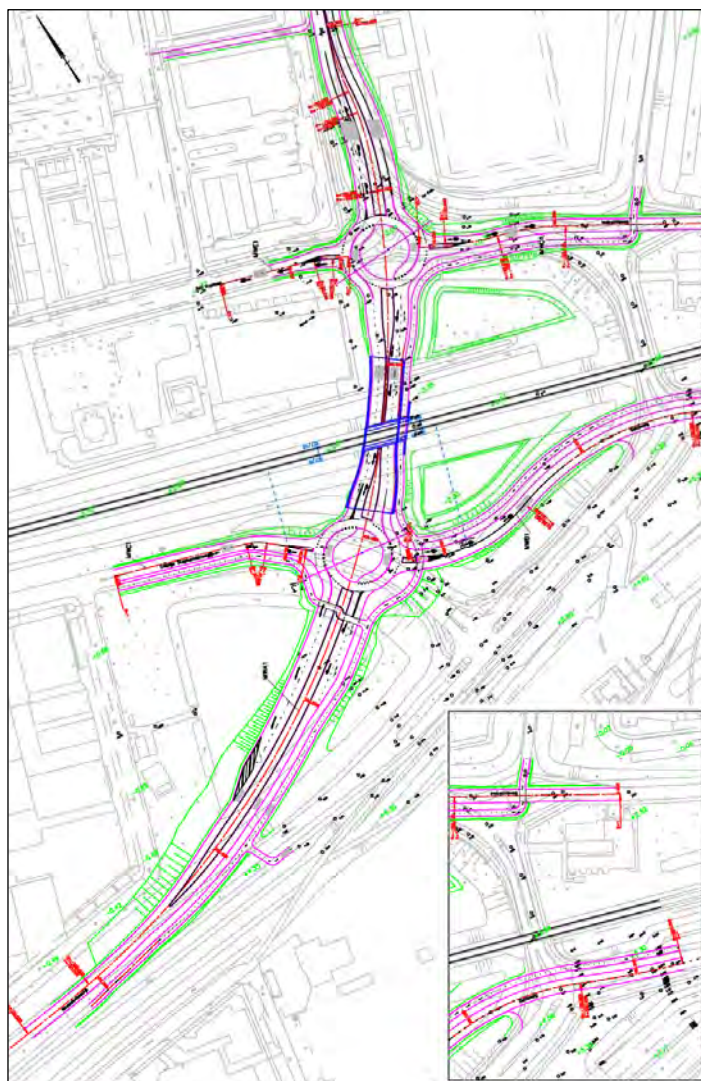
#### **Spoorkruising Marathonweg**

In de huidige situatie kruist de Marathonweg het spoor via een beveiligde spoorwegovergang. Deze overgang met daaraan gekoppeld de aansluiting van de Arij Koplaan en de Industrieweg belemmert de doorstroming van het

verkeer.

Volgens de meest recente planning van Stadsregio Rotterdam zal de bestaande spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland eind 2016 als metrodienst (de Hoekse lijn) in gebruik kunnen worden genomen. Hierdoor gaan er 24 treinen per uur gaan rijden, nu rijden er 8 per uur. De te verwachten toename van verkeer over de Marathonweg zal in eerste instantie voornamelijk rondom de spoorwegovergang voor opstoppen zorgen. Daarom bestaat de wens op deze locatie een ongelijkvloerse spoorkruising te maken om daarmee de doorstroming te verbeteren.

Het plan is om de spoorwegovergang op te heffen en ten zuidwesten van de huidige overweg een onderdoorgang te maken, waarbij het wegverkeer de spoorlijn onderlangs kruist. Zowel aan de noord- als zuidzijde van het spoor, ter hoogte van de Marathonweg en de George Stephensonweg, wordt een rotonde aangelegd. Deze rotondes sluiten aan op de bestaande wegen.



Afbeelding 3.11:  
Schetsontwerp onderdoorgang Spoorkruising Marathonweg

### Koggehaven

De Koggehaven is een nieuw industrieterrein ten zuiden van de Maassluisdijk met een haven die direct aansluiting heeft op de rivier. Vlaardingse bedrijven die een havenaansluiting voor hun bedrijfsvoering nodig hebben, kunnen hier een plek krijgen. De kavels zonder wateraansluiting zijn ook beschikbaar voor Vlaardingse bedrijven. Het bedrijventerrein grenst aan het bestaande bedrijventerrein 't Scheur.

### Leiding over Noord

Voor het transporteren van de restwarmte van afvalenergiecentrale AVR gaat Eneco warmteleidingen aanleggen vanaf Rozenburg, onder de Nieuwe Waterweg door, via Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam. In Vlaardingen en Schiedam komt via de 'Leiding over Noord' warmte beschikbaar voor



distributie naar woningen en gebouwen. Vlaardingen heeft nog geen lokaal warmtenet, waardoor deze restwarmte niet kan worden geleverd aan gebruikers binnen Vlaardingen.

Het tracé is 16,8 km lang en loopt ter hoogte van de westelijke plangrens. Medio 2012 werd gestart met voorbereidende werkzaamheden voor dit project 'Leiding over Noord'. Aangezien deze leiding over meerdere plangebieden loopt, wordt hiervoor een aparte procedure gevolgd. Indien deze ontwikkeling haar procedure heeft doorlopen, wordt de leiding opgenomen in dit bestemmingsplan.



Afbeelding 3.12: Leiding over Noord tracé (bron: Eneco)



## 4 ONDERZOEK

### 4.1 Inleiding

Milieuaspecten spelen voor bedrijventerreinen in een bestemmingsplan een grote rol. Dit heeft onder andere te maken met de noodzaak om afstand te houden tussen de bedrijven als milieubelastende bron en milieugevoelige functies in de omgeving (milieuzonering). Ook andere aspecten hebben invloed op de milieusituatie op en rond bedrijventerreinen.

Het bestemmingsplan is, op de indirecte mogelijkheid voor een herstructurering van (een deel) van de Fultonstraat en een nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van de beoogde ontwikkeling Vergulde Hand West, consoliderend van aard. Hierdoor zijn geen specifieke (milieu)onderzoeken nodig, maar worden de diverse gebiedsaspecten wel in z'n algemeenheid beschouwd.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de volgende aspecten aan de orde:

- milieuzonering bedrijvigheid;
- industrielawaai
- wegverkeerslawaaï;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- bodemkwaliteit;
- water;
- ecologie;
- archeologie en cultuurhistorie;
- vormvrije plan-m.e.r..

### 4.2 Milieuzonering bedrijvigheid

#### 4.2.1 Toetsingskader

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

Om dit te kunnen beoordelen wordt er veelal gebruik gemaakt van de VNG-publicatie brochure "Bedrijven en milieuzonering" (herziene uitgave 2009). Hierin zijn bedrijven opgedeeld in milieuhinder categorieën waarbij de (theoretische) bedrijfshinder wordt vertaald naar richtafstanden tot hindergevoelige functies in bepaalde omgevingstypes. Het in acht nemen van afstanden tussen hinderveroorzakende en hindergevoelige functies wordt milieuzonering genoemd. In de VNG-publicatie wordt benadrukt dat dergelijke

milieuzonering zich uitsluitend richt op het sturen van nieuwe ontwikkelingen. Milieuzonering is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan.

De milieuzonering is gekoppeld aan een zogenaamde 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Gelet op het bedrijfsmatige karakter van het plangebied, is in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'. Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein', wordt verwezen naar bijlage 1 van de regels.

#### **4.2.2 Relatie met het plangebied**

##### Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied verkleinde richtafstanden gelden (zie tabel 4.1).

Conform de systematiek van het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoeverzone' worden bij de zonering ten opzichte van de bestaande woonwijk (Westwijk) de volledige richtafstanden gehanteerd (gebiedstype 'rustige woonwijk'). Voor de agrarische bedrijfswoningen ten het westen van het plangebied, langs de Maassluisdijk, wordt uitgegaan van de richtafstanden ten opzichte van een gemengd gebied.

Milieu-categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	rustige woonwijk en rustig buitengebied	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

Tabel 4.1: Milieucategorieën en richtafstanden tot een rustige woonwijk / buitengebied en gemengd gebied (Bron: Bedrijven en milieuzonering, VNG)

### Algemene toelaatbaarheid

Conform de huidige mogelijkheden op het bedrijventerrein 'Vergulde Hand Oost' zijn bedrijfscategorieën 1 tot en met 3.2 (op bijna het gehele terrein) zondermeer toegestaan. Bovendien is het beleid van de gemeente erop gericht om bedrijven toe te staan tot maximaal bedrijfscategorie 4.2. Dit laatste geldt ook voor het beoogde nieuwe bedrijventerrein 'Vergulde Hand West'.

Als uitgangspunt geldt dat rekening gehouden moet worden met de bestaande woonwijk (Westwijk) ten noorden van het plangebied, alsook met (agrarische) bedrijfswoningen ten westen van het plangebied.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde inwaartse zonering. Dit betekent dat de algemene toelaatbaarheid van bedrijfscategorieën van noord naar zuid oploopt. Met andere woorden, de bedrijven in het noorden van het bedrijventerrein hebben een lichtere bedrijfscategorie dan de bedrijven die verder van de woningen af staan.

Ook aan de zuidwestzijde van het plangebied is sprake van een verlaagde algemene toelaatbaarheid als gevolg van de agrarische bedrijfswoningen aan de Maassluisdijk. Met aanduidingsvlakken (bedrijf tot en met bedrijfscategorie 3.2, 4.1 of 4.2) wordt dit weergegeven.

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

Bovendien is in aanvulling op het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoeverzone' ook rekening gehouden met milieugevoelige functies aan het Geuzenplein / Arie Koplaan (Geuzencollege), omdat dergelijke onderwijsinstellingen volgens de Wet geluidhinder ook gevoelig zijn voor geluid. Concreet betekent dit dat aan de noordoostzijde van het plangebied, aan de George Stephensonweg ter hoogte van de Ampèrestraat, bedrijvigheid tot en met bedrijfscategorie 3.1 is toegestaan. In bijgaande figuur 4.1 en figuur 4.2 is de milieuzonering weergegeven.

### Bevoegdheid tot afwijken

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

Ook is een bevoegdheid tot afwijken opgenomen voor bedrijven die niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein', mits deze naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de toegelaten bedrijven.





Afbeelding 4.1: Milieuzonering maximale toelaatbaarheid bedrijfsactiviteiten



Afbeelding 4.2: Toegestane milieucategorieën, afgestemd op de verkaveling van het bestaande bedrijventerrein

### Bedrijveninventarisatie

De in het plangebied aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën van de gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'.

In geen van de gevallen is de huidige bedrijfsactiviteit hoger dan de algemeen toelaatbare milieuzonering volgens de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'.

Wel zijn de binnen het gebied aanwezige 'afwijkende' functies, zoals detailhandelsvestigingen en zelfstandige kantoren, specifiek aangeduid. Hierdoor zijn de genoemde (afwijkende) bedrijfsactiviteiten volgens het bestemmingsplan toegestaan.

Gelet op de ligging van deze bedrijven op het bestaande bedrijventerrein en het huidige functioneren van dit bedrijventerrein, acht de gemeente het niet wenselijk deze functies weg te bestemmen of te verplaatsen.

Ook voor de zogenaamde automotive-bedrijven (autohandel, -reparatie, -bewerking en -sloop) is een specifieke regeling opgenomen.

Zoals reeds in hoofdstuk 3 is aangegeven domineren deze bedrijven steeds meer belangrijke delen van het bedrijventerrein VHO.

Een aantal van deze bedrijven is te krap gehuisvest, waardoor men oneigenlijk gebruikmaakt van de openbare ruimte. Bovendien is de waarde van bepaald vastgoed laag, waardoor het een aantrekkelijke vestigingslocatie is voor automotive-bedrijven.

Door de aard van hun bedrijfsvoering dragen zij bij aan de rommelige uitstraling van delen van het bedrijventerrein, te meer omdat de opslag van bedrijfswaaren niet alleen in de gebouwen en op het achtererf plaatsvindt, maar ook voor de voorgevel en in de openbare ruimte. Gevolg hiervan is dat de bereikbaarheid van andere bedrijven belemmerd wordt en door de uiterlijke verschijning van deze opslag verliest het bedrijventerrein zijn aantrekkingskracht voor andere bedrijvigheid.



Afbeelding 4.3: Ligging bestaande automotive-bedrijven VHO



Om die negatieve ontwikkeling een halt toe te roepen, wordt in dit bestemmingsplan een zogenaamde branchering toegepast. Concreet betekent dit dat alle aanwezige automotive-bedrijven (waarvoor in het verleden een omgevingsvergunning is verleend of die ter plaatse in overeenstemming met het activiteitenbesluit functioneren) door middel van een specifieke aanduiding zijn aangeduid. Ter plaatse kunnen de huidige activiteiten worden voortgezet. Nieuwe autobedrijven kunnen zich alleen nog op het bedrijventerrein vestigen als een bestaande autobedrijf vertrekt. Op de vrijkomende 'autolocatie' kan dan een nieuw 'autobedrijf' worden gevestigd. Maar wanneer het gebruik voor een autobedrijf langer dan 1 jaar wordt onderbroken, kan het bestemmingsplan zodanig worden gewijzigd dat op deze locatie niet langer een autobedrijf is toegestaan.

#### Conclusie

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

De zogenaamde automotive-bedrijven zijn specifiek aangeduid. Ter plaatse kunnen de huidige activiteiten worden voortgezet. Nieuwe autogerelateerde bedrijven elders op het bedrijventerrein VHO zijn niet toegestaan.

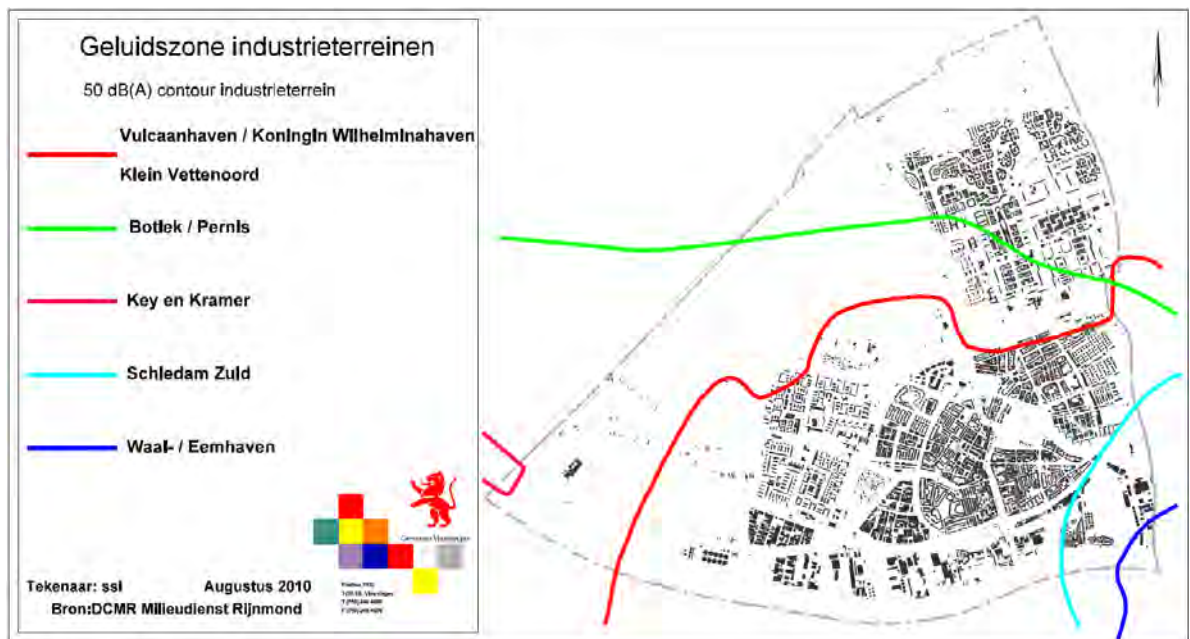
### **4.3 Industrielawaai**

#### **4.3.1 Toetsingskader**

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

#### **4.3.2 Relatie met het plangebied**

Het plangebied ligt in z'n geheel binnen de geluidszone van een tweetal gezonde industrieterreinen, te weten "Botlek/Pernis" en "Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/ Klein-Vettenoord" (zie afbeelding 4.4).



Afbeelding 4.4: De 50 dB(A) contour industrieterreinen

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

#### Conclusie

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. De buitengrens van de geluidszones van de gezoneerde industrieterreinen "Botlek/Pernis" en "Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/ Klein-Vettenoord", die in zijn geheel buiten het plangebied liggen, blijven eveneens ongewijzigd. Omdat het plangebied wel in z'n geheel binnen de geluidszones van deze industrieterreinen ligt, worden deze wel door middel van de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' op de verbeelding opgenomen.

## **4.4 Wegverkeerslawaaai**

### **4.4.1 Normstelling en beleid**

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven - bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg getoetst moet worden. De

breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging.

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

### ***Nieuwe situaties***

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

### ***Reconstructiesituaties***

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

### ***Gemeentelijk geluidsbeleid***

Door de gemeente Vlaardingen wordt op dit moment geluidsbeleid opgesteld. In de ontwerpbeleidsregel zijn voorwaarden opgenomen voor het vaststellen van hogere waarden.

De voorwaarden zijn afhankelijk van de vraag welke geluidsbron het betreft, of het om woningen dan wel om andere geluidsgevoelige bestemmingen gaat, of de geluidsgevoelige bestemming dan wel de geluidsbron het eerst aanwezig was en onder welke omstandigheden de woningen of geluidsgevoelige bestemmingen dan wel de geluidsbron wordt gerealiseerd. De voorwaarden zijn in de beleidsregel nader gespecificeerd.

#### ***4.4.2 Relatie met het plangebied***

In het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals bedrijfswoningen, voorzien die in het kader van de Wgh akoestisch onderzoek vereisen. Wel wordt een verbinding met een nieuw aan te leggen weg in zuidwestelijke planologisch ('bij recht') mogelijk gemaakt. Het betreft een weg die vanaf de George Stephensonweg (hoek James

Wattweg) naar de Maassluisdijk loopt, als onderdeel van het in de toekomst te ontwikkelen bedrijventerrein Vergulde Hand West.

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

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

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect wegverkeerslawaai geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

## 4.5 Luchtkwaliteit

### 4.5.1 Toetsingskader

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

Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. In tabel 4.2 is een overzicht opgenomen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zoals die gelden na het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, 1 augustus 2009).

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 11 juni 2011

Tabel 4.2: Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

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

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip "niet in betekenende mate bijdrage" (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wlk. Een project draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit betekent, kortweg,

dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (3% van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project die NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit 3% criterium betekent dat bijvoorbeeld bij een nieuwe woningbouwlocatie < 1500 woningen er sprake is van NIBM.

#### Monitoringstool NSL

Vanaf 2010 vindt jaarlijks een monitoring van het NSL plaats. Dit wordt gedaan met de monitoringstool. Hierin zijn berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ).

#### **4.5.2 Relatie met het plangebied**

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

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

Uit de resultaten hiervan blijkt dat langs de ontsluitingswegen in de omgeving (Deltaweg, Marathonweg en Maassluisdijk) in de referentiesituatie ruimschoots voldaan wordt aan de grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . Scheepvaartverkeer en industrie kunnen lokaal leiden tot verhoogde concentraties, maar zullen in geen geval leiden tot een overschrijding van grenswaarden.

Bovendien blijkt uit de monitoringstool van het NSL dat er in 2011, 2015 en 2020 in of nabij het plangebied geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . De kaartjes met de resultaten van de monitoringstool zijn opgenomen in bijlage 1 van de plantoelichting.

#### Plansituatie

Gezien het consoliderende karakter van het voorliggende bestemmingsplan wordt aangenomen dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Een nadere toetsing aan de grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  wordt derhalve niet nodig geacht.

Middels een planwijziging (wetgevingzone – wijzigingsgebied 1) kunnen aan de Fultonstraat wel bedrijfspercelen worden uitgebreid dan wel nieuwe percelen worden gerealiseerd. Hieraan is de voorwaarde verbonden dat dit vanuit milieuhygiënisch oogpunt inpasbaar moet zijn. Dit betekent dat bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid het aspect luchtkwaliteit beoordeeld moet worden.

#### Conclusie

Nergens in het plangebied is er sprake van een overschrijding van de grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ , wat onder meer blijkt uit de monitoringstool van het NSL. Verder is van belang dat er in voorliggend bestemmingsplan geen sprake is van relevante ontwikkelingen (niet in betekenende mate) die 'bij recht' mogelijk worden gemaakt. De luchtkwaliteit is geen knelpunt voor het voorliggende bestemmingsplan.

## 4.6 Externe veiligheid

### 4.6.1 Toetsingskader

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

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

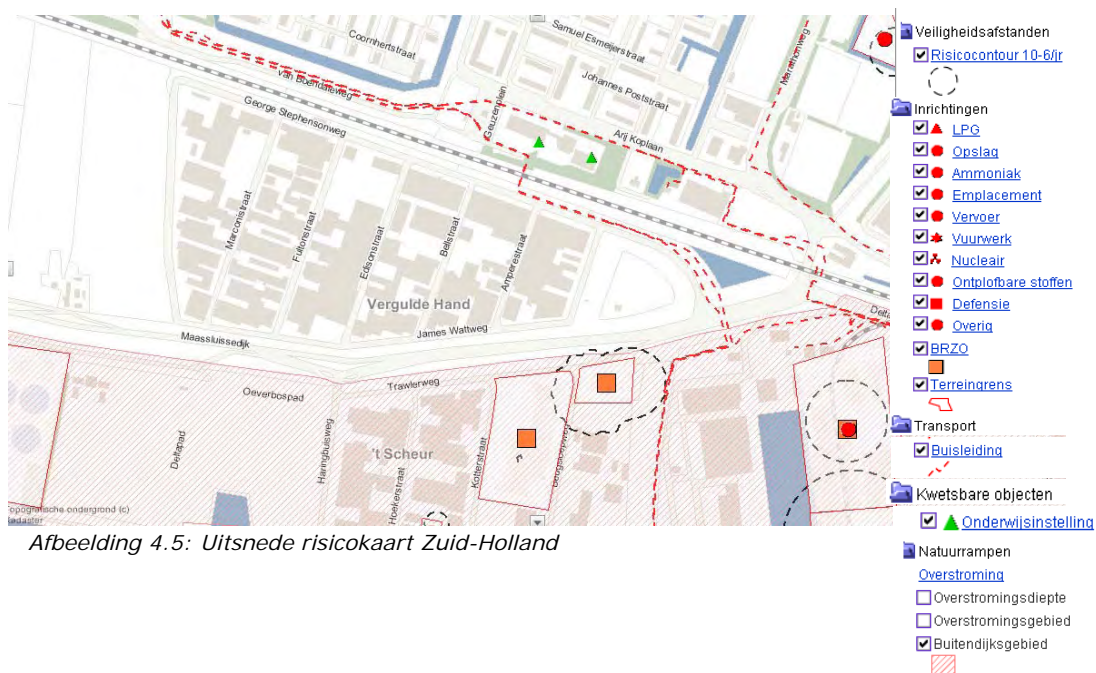
In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken (vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Een uitgebreid overzicht van de geldende wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid is opgenomen in bijlage 2 van deze plantoelichting.

### 4.6.2 Relatie met het plangebied

Op basis van de provinciale risicokaart en de externe veiligheidsvisie van de gemeente Vlaardingen (deel 1 - de risico-inventarisatie, december 2009) is een inventarisatie van de risicobronnen in en om het plangebied gemaakt. De risico's van de afzonderlijke bronnen worden hieronder nader toegelicht.



Afbeelding 4.5: Uitsnede risicokaart Zuid-Holland



## Risicovolle inrichtingen

### Referentiesituatie

In het plangebied VHO zijn geen Bevi-inrichtingen aanwezig. Wel bevinden zich er in de omgeving van het van het plangebied, vooral op het aangrenzende bedrijventerrein Maasoeverzone alsook aan de overzijde van de Nieuwe Maas (buiten de gemeente Vlaardingen), diverse risicovolle inrichtingen waarvan het invloedsgebied van het GR over het plangebied VHO ligt. Een aantal daarvan is aangewezen als een BRZO-inrichting, opslagbedrijven voor grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. In bijgaande tabel is daarvan een overzicht gegeven.

	Bevi-inrichting	Type bedrijf	Adres
Binnen de gemeente Vlaardingen	DL Freight Management	BRZO inrichting	Trawlerweg 22
	Praxair B.V.	BRZO inrichting	Beugsloepweg 3
	Tessenderlo Chemie Rotterdam Bv, Aliphos Division	Toxische gassen max. 20 ton NH3	Zevenmanshaven 139
	B.V. chemicaliënhandel HBV	Opslag verpakte gev. stoffen	Beugsloepweg 9
Buiten de gemeente Vlaardingen	Shell Nederland Raffinaderij B.V.	BRZO inrichting	Vondelingenplaatweg 601
	VOPAK Terminal TTR B.V.	BRZO inrichting	Torontostraat 19
	VOPAK Terminal Botlek B.V.	BRZO inrichting	Welplaatweg 115
	Odfjell Terminals Rotterdam B.V.	BRZO inrichting	Oude Maasweg 6

Tabel 4.3: Overzicht Bevi-inrichtingen (binnen en buiten de gemeente Vlaardingen) waarvan het invloedsgebied van het GR over het plangebied VHO loopt

Op grond van de externe veiligheidsvisie van de gemeente Vlaardingen, alsook het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoeverzone' blijkt dat de PR  $10^{-6}$ -contouren van de diverse inrichtingen niet tot over het plangebied reiken. In de eerder genoemde externe veiligheidsvisie voor de gemeente Vlaardingen wordt inzicht gegeven in het GR rondom de Bevi-inrichtingen. Uit de resultaten blijkt dat in de huidige situatie in geen geval sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde. In veel gevallen ligt het GR zelfs ver onder de oriënterende waarde.

### Plansituatie

Het bestemmingsplan staat geen nieuwe Bevi-inrichtingen toe. De gemeente is zeer terughoudend met het toelaten van Bevi-inrichtingen. Dat vanwege het feit dat thans binnen de gemeentegrenzen reeds een aanzienlijk aantal van dergelijke bedrijven is gevestigd en mede daardoor het grootste deel van de gemeente binnen de invloedsfeer van één of meerdere bronnen in het kader van externe veiligheid ligt.

De gemeente voelt de behoefte om ook in het ruimtelijke spoor de regie daarop te behouden. Dat niet alleen vanwege risico's sec, maar ook vanwege mogelijke (domino)effecten, leefbaarheid en ruimtelijke uitstraling. Vanuit die gedachte is ervoor gekozen om in de regel geen nieuwe Bevi-inrichtingen toe te laten.

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan conserverend van aard is, zal door vaststelling van het plan VHO het groepsrisico als gevolg van deze inrichtingen niet toenemen.

Ook een eventuele herstructurering van de bedrijfsgronden tussen de Fultonstraat en de Marconistraat, waarvoor een wijzigingsbevoegdheid geldt, zal naar verwachting niet leiden tot een toename van de personendichtheden in het gebied en daarmee tot een toename van het GR. Bovendien, uit de berekeningen, zoals opgenomen in de externe veiligheidsvisie, blijkt dat het GR ver onder de oriënterende waarde ligt.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan in geen geval zal leiden tot een overschrijding van de oriënterende waarde.

### Vervoer van gevaarlijke stoffen

#### *Vervoer over de weg*

De Maassluisdijk grenst in het zuiden van het plangebied en is aangewezen als gemeentelijke route voor gevaarlijke stoffen (tussen de Marathonweg en de ontsluiting van de RWZI).

Aangezien het alleen gaat om vervoer van en naar de risicovolle inrichtingen op het industrieterrein Maasoeverzone, is het aantal transportbewegingen relatief beperkt. Uit de 'Inventarisatie externe veiligheid route gevaarlijke stoffen in Vlaardingen' (december 2006) blijkt dat de PR 10-6-contour niet buiten de weg ligt en het GR onder de oriënterende waarde is gelegen.

Daarnaast gaat het om het volgende. Ook de Marathonweg zelf maakt deel uit van de Vlaardingse route gevaarlijke stoffen. Over de Marathonweg vinden propaantransporten plaats richting de Zuidbuurt in het buitengebied. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Arij Koplaan en de Van Boendaleweg. De woningen, recreatiecentra en andere bebouwing langs de Van Boendaleweg en de Zuidbuurt zijn niet op het aardgasnet aangesloten. De aanvoer van propaan gebeurt op basis van ontheffingen die voor een periode van een jaar worden afgegeven. De bevoorrading van de Zuidbuurt bedraagt circa 100 keer per jaar, hetgeen overeenkomt met circa 200 transporten. Deze transporten lopen pal langs de spoorlijn ten noorden van het plangebied.

In 2011 is een Milieueffectrapport opgesteld ten behoeve van een aantal alternatieven voor de reconstructie van de Marathonweg. Bij de beoordeling van het PR van alle alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling van de Marathonweg is gebleken dat het PR overal 0 is. Tevens is uit het totaaloverzicht groepsrisicocurven gebleken dat nergens het GR boven de oriënterende waarde uitkomt, hoewel er bij enkele alternatieven sprake is van een geringe toename van het GR. Langs de Marathonweg wonen of verblijven veel meer mensen dan langs de Arij Koplaan, de Van Boendaleweg en de Zuidbuurt. Daarom leveren de ontheffingen wat betreft de externe veiligheid van de route gevaarlijke stoffen geen knelpunten op voor het plangebied.

#### *Vervoer over water*

Over de Nieuwe Waterweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Door de DCMR is in het kader van het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoeverzone' het GR berekend. Uit de resultaten blijkt dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Daarmee wordt geconcludeerd dat

ook het GR ter hoogte van VHO, dat op een grotere afstand (>200 m) van de waterweg ligt, niet wordt overschreden.

#### *Vervoer per spoor*

Een deel van de spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland ligt in het plangebied. Deze spoorlijn is niet opgenomen in het Basisnet Spoor en is derhalve geen spoortransport voor gevaarlijke stoffen. Er hoeft daarom geen rekening gehouden te worden van een plaatsgebonden risico of een groepsrisico.

#### Buisleidingen

Binnen het plangebied liggen twee risicovolle leidingen. Op de uitsnede van de risicokaart in figuur 4.5 is de indicatieve ligging van deze leidingen weergegeven (rood).

Het gaat om een aardgastransportleiding (A-613 met een druk van 80 bar en een diameter van 16 inch) van de Gasunie en een ondergrondse brandstofleiding (K12, met een druk van 80 bar en een diameter van 324 mm) van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO). De leidingen (inclusief de bijbehorende belemmeringenstrook aan weerszijden van de leiding) zijn opgenomen op de verbeelding. In de regels is een beschermende regeling opgenomen.

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Met de AMvB is aangesloten bij de risiconormering uit het Bevi. Daarbij worden de toetsings- en bebouwingsafstand uit de oude Circulaire vervangen door een afstand voor het PR en een afstand voor het invloedsgebied van het GR. Van belang daarbij is de 1% en 100% letaliteitsgrens van de gasleiding die op respectievelijk 230 m en 100 m is gesteld. De 1% letaliteitsgrens komt overeen met het invloedsgebied voor het GR. Ontwikkelingen binnen de 100% letaliteitsgrens kunnen een relevante bijdrage leveren aan de hoogte van het GR.

Voor de aardgastransportleiding is in het kader voor het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoeverzzone' door DCMR een berekening uitgevoerd om het GR in beeld te brengen. Uit de resultaten blijkt dat voor de aardgastransportleiding A-613 het GR de oriënterende waarde nadert, maar niet wordt overschreden.

Bovendien is specifiek voor deze leiding, in verband met de toekomstige verlegging als gevolg van de reconstructie van de Marathonweg, een risicoanalyse opgesteld, te weten "Kwantitatieve Risicoanalyse oude en nieuw verlegde A613 Vlaardingen". Met behulp van het rekenprogramma CAROLA, dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, zijn risicoberekeningen uitgevoerd.

Geconcludeerd wordt dat de verlegging van de hogedrukaardgasleiding A613 geen invloed heeft op de kilometer spoor met het hoogste groepsrisico. Het volledige rapport is als bijlage 3 bij de plantoelichting gevoegd.

Daarbij wordt opgemerkt dat onderhavig bestemmingsplan vooral de bestaande situatie vastlegt, waardoor het GR niet toeneemt.

Ook een eventuele herstructurering van de bedrijfsgronden tussen de Fultonstraat en de Marconistraat, waarvoor een wijzigingsbevoegdheid geldt, heeft geen effect op het GR omdat de betreffende wijzigingsbevoegdheid buiten het invloedsgebied van de buisleiding ligt.

## **Conclusie**

Mede op grond van de risicoberekeningen die in het kader van aangrenzende plannen zijn uitgevoerd, wordt geconcludeerd dat het groepsrisico als gevolg van de inrichtingen en gasleidingen onder de oriëntatiewaarde ligt. Bovendien zal het groepsrisico door het vaststellen van dit bestemmingsplan niet toenemen, te meer omdat het voorliggende bestemmingsplan conserverend van aard is en vooral tot doel heeft het bedrijventerrein van een actueel planologisch kader te voorzien.

## **4.7 Kabels en leidingen**

Zoals uit voorgaande paragraaf blijkt liggen er in het noordoosten van het plangebied twee risicovolle leidingen. Het gaat om een aardgastransportleiding (A-613 met een druk van 80 bar en een diameter van 16 inch) van de Gasunie en een ondergrondse brandstofleiding (K12, met een druk van 80 bar en een diameter van 324 mm) van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO). De zakelijke rechtstrook van de gasleiding bedraagt 5 m aan weerszijden van de leiding, gemeten vanaf de hartlijn van de leiding. Voor de brandstofleiding is deze op 4 m gesteld. Binnen de zakelijke rechtstrook is in beginsel geen bebouwing toegestaan.

Naast de bovengenoemde leidingen ligt er in het westen van het plangebied, parallel aan de James Wattweg, nog een rioolpersleiding die ruimtelijk relevant is. Deze leiding heeft een diameter van 1.000 mm en komt uit op een nutsvoorziening aan de Koggehaven, ten oosten van de RWZI. De bijbehorende zakelijke rechtstrook bedraagt eveneens 5 m aan weerszijden van de leiding.

De bovengenoemde leidingen zijn op de verbeelding weergegeven door middel van het figuur 'hartlijn leiding - gas', 'hartlijn leiding – olie' en 'hartlijn leiding - riool'. De bijbehorende zakelijke rechtstroken zijn opgenomen door middel van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas', 'Leiding – Olie' en 'Leiding - Riool'. In de regels is binnen deze dubbelbestemmingen een beschermende regeling opgenomen.

## **4.8 Bodemkwaliteit**

### **4.8.1 Toetsingskader**

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. In het algemeen wordt bij de beoordeling van bestemmingsplannen de richtlijn gehanteerd dat ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, wordt verricht op de bestemming waar een herinrichting wordt voorzien. Bij functiewijzigingen dient immers te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende

locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Bovendien is door de gemeente Vlaardingen de 'Bodembeheernota Vlaardingen 2008- 2011' vastgesteld, waarin is aangegeven hoe moet worden omgegaan met grondverzet binnen de gemeente.

#### **4.8.2 Relatie met het plangebied**

##### Referentiesituatie

Als gevolg van huidige bedrijfsactiviteiten en activiteiten uit het verleden is de bodem binnen het plangebied lokaal verontreinigd. Dit blijkt onder meer uit diverse bodemonderzoeken die binnen het plangebied zijn uitgevoerd.

##### Plansituatie

Omdat in voorliggend bestemmingsplan 'bij recht' vooral de bestaande bedrijvigheid wordt bestemd, wordt het vooraf uitvoeren van nadere bodemonderzoeken niet zinvol geacht.

Het aantal locaties waar in het plangebied een functiewijziging is voorzien, is bovendien beperkt. In principe geldt dit alleen voor een gebied tussen de Fultonstraat en Marconistraat, waar op basis van een wijzigingsplan ex artikel 3.6 Wro een herstructurering kan plaatsvinden.

Uit de informatie van het bodemloket (<http://www.bodemloket.nl>) blijkt dat binnen de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 1' diverse bodemonderzoeken zijn uitgevoerd.

Voor een aantal locaties wordt geconcludeerd dat deze voldoende zijn onderzocht (Fultonstraat 64 en 76), danwel dat een nader onderzoek uitgevoerd dient te worden (Marconistraat 11-13).

In z'n algemeenheid wordt echter gesteld dat een oriënterend onderzoek dient te worden opgesteld. Derhalve is in de wijzigingsvoorwaarden opgenomen dat middels een bodemonderzoek aangetoond moet worden dat de gronden geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

##### Conclusie

Vanwege het gebruik als bedrijventerrein en de conclusies uit eerdere uitgevoerde bodemonderzoeken, kan verwacht worden dat de bodem plaatselijk (historisch) verontreinigd is.

Wanneer ontwikkelingen zich voordoen dient een verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Daarnaast is bodemonderzoek verplicht voor het afgeven van een omgevingsvergunning, activiteit bouwen (voormalige bouwvergunning). Een bodemonderzoek dient opnieuw te worden uitgevoerd indien deze 5 jaar of ouder is.

#### **4.9 Water**

##### **4.9.1 Beleidskader**

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

stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Vanaf 1 november 2003 moet een waterparagraaf worden opgenomen in de toelichting bij een bestemmingsplan. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken. Wanneer er bouwplannen zijn, moet hierover volgens de toets eerst worden overlegd met de betrokken waterbeheerders in de regio. Daarbij moeten alle gevolgen met betrekking tot water tegen het licht worden gehouden. Dat betekent dat zowel wordt gekeken naar overstromingsgevaar, wateroverlast, verdroging als waterkwaliteit. In waterstaatkundig opzicht maakt het bestemmingsplangebied deel uit van het hoogheemraadschap Delfland. In het kader van de watertoets is in een vroegtijdig stadium overleg geïnitieerd met de betrokken waterbeheerder t.w. het Hoogheemraadschap van Delfland. Op basis van de Watersysteemanalyse en het Waterstructuurplan (delen 3 en 6 van Waterplan Vlaardingen) is onderstaande waterparagraaf geformuleerd.

Het beleid (en de overige kaders) op Europees, rijks en provinciaal niveau is/zijn neergelegd in de Europese Kaderrichtlijn water, het Nationaal Waterplan, de Waterwet, het Nationaal Bestuursakkoord Wateren het Provinciaal Waterplan 2010-2015.

#### Waterbeheerplan Hoogheemraadschap 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.

Vooraf 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

De gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben gezamenlijk het Waterplan Vlaardingen opgesteld. Het waterplan is een integratiekader voor het totale waterbeheer in Vlaardingen. Het waterplan bestaat uit een aantal deelplannen, waaronder een Watervisie, een Waterfunctieplan en een Waterstructuurplan. In de plannen geven Vlaardingen en Delfland een gezamenlijke visie op de gewenste ontwikkeling van het watersysteem op middellange termijn (2030). Met het oog op de klimaatsverandering zal het watersysteem van Vlaardingen in de toekomst moeten worden aangepast. Het watersysteem van Vlaardingen kenmerkt zich door een snelle afvoer van regenwater, voornamelijk via de riolering. In de stedelijke polders stroomt veel water vanuit de singels de riolering in en wordt het water via overstortbemaling afgevoerd naar de Nieuwe Maas. De visie van het waterplan is gericht op een robuust systeem, waarin meer water wordt vastgehouden en meer waterberging wordt aangelegd. In het waterplan is de integrale wateropgave bepaald en worden maatregelen uitgewerkt om die

opgave te realiseren. Het waterplan Vlaardingen geeft daarmee invulling aan het waterbeleid, met als hoofddoelstellingen:

- Water draagt in belangrijke mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit van Vlaardingen.
- De stedelijke polders van Vlaardingen voldoen aan de NBW-normering wateroverlast.
- Het water in Vlaardingen is schoon en voldoet op termijn aan de eisen van de KRW.
- De vuilemissie uit de riolering is teruggebracht volgens de normering basisinspanning.
- Het oppervlaktewater wordt niet meer via riolering afgevoerd.

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen geldt een aantal regels, zodat het hoogheemraadschap zijn taken goed kan uitoefenen. Deze regels zijn vastgelegd in een verordening, genaamd Delflands Algemene Keur. In deze Keur staan gedoogplichten, geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. In de Keur is geregeld dat kern- en beschermingszones voor waterkeringen (en watergangen) in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen deze zones niets zondermeer gebouwd en opgeslagen mag worden, waarbij voor de kernzone een strenger regiem (bouwen binnen de kernzone is niet toegestaan) geldt dan voor de aangrenzende beschermingszone. Deze bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast dan wel het onderhoud wordt gehinderd. De breedte en maatvoeringen van deze zones is vastgelegd in de 'legger'.

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel, zoals bouwen binnen de kernen/ of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

#### **4.9.2 Relatie met het plangebied**

Het betreft hier overwegend een conserverend plan. Het gebied Vergulde Hand Oost maakt onderdeel uit van de polder Vlaardingen-West. De bruto oppervlakte van deze polder bedraagt circa 382 ha. De oppervlakte van het watersysteem bedraagt circa 20 ha. In het gebied heeft een overwegend industrieel karakter.

#### ***Huidige situatie***

##### Oppervlaktewater

De polder Vlaardingen-West is binnen de gemeente Vlaardingen een waterstaatkundige eenheid. Verversingswater wordt ingelaten via een tweetal inlaatpunten uit de Vlaardingsevaart (Delflands boezem). De singels worden bemalen via een singelgemaal aan de Ary Koplaan en uitgeslagen op de Nieuwe Maas.

Het polderpeil (NAP -2,30 m) in het deelgebied Vergulde Hand ligt ca. 40 cm hoger dan het peil in de polder Vlaardingen-West en wordt gereguleerd door een vaste stuw. Voeding vindt dan ook enkel plaats via het grondwater en neerslag.

In het kader van de watersysteemanalyse heeft het Hoogheemraadschap van Delfland berekeningen gemaakt van de benodigde berging in de waterstaatkundige eenheid. Voor Vlaardingen is hierbij gekozen voor een dynamische berekeningssystematiek, omdat de neerslag vrijwel geheel door

de riolering wordt afgevoerd. Als eis is gesteld dat de waterstand in het middenscenario 2050 bij een T=10 bui (een bui die gemiddeld eens in de 10 jaar voorkomt) niet meer mag stijgen dan 20 cm en bij een T=100 bui (gemiddeld eens in de 100 jaar) niet meer dan 50 cm.

In de huidige situatie zijn de peilstijgingen in het gedeelte ten noorden van de spoorbaan (peilgebied NAP -2,70 m) resp. 10 en 25 cm. In het middenscenario 2050 worden deze waarden 16 en 43. Dit betekent dat zowel nu als in 2050 wordt voldaan aan de gestelde eis en dat de huidige berging voldoende is. Er is dus geen wateropgave.

#### Grondwater

In het plangebied staan twee peilbuizen. Bij een gemiddelde straathoogte van NAP -0,50 is er sprake van een ontwateringsdiepte van 1,80 m. De peilbuis in de Edisonstraat (midden van de wijk) geeft het volgende aan: GHG = NAP - 0,95 m, GEM = NAP -1,14 m en GLG = NAP -1,29 m. Vreemd is dat bij de grote ontwateringsdiepte het grondwater gemiddeld slechts ca. 65 cm beneden maaiveld staat. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door de bodemopbouw. Er zijn in dit gebied geen klachten over grondwater bekend.

#### Riolering

Het rioolstelsel in Vergulde Hand Oost is van het gemengde type. Het rioolstelsel heeft een aantal overstortmogelijkheden om bij hevige neerslag rioolwater in de singels te kunnen lozen. De drempels van de overstorten staan 20 cm hoger dan de aangrenzende singelwaterstand.

#### Waterkwaliteit

In het kader van de watersysteemanalyse t.b.v. het Waterplan is een zogenoemde TEWOR-toets uitgevoerd. Dit is een onderzoek naar de gevolgen van overstortingen vanuit het rioolstelsel op de zuurstofhuishouding van de watergangen. Gebleken is dat zich bij een 100% belasting geen problemen voordoen.

#### Waterkeringen

In het plangebied zijn zowel de Delflandsedijk (hoofdwaterkering ter hoogte van de Maassluisdijk) als de maasdijk (secundaire waterkering ter hoogte van de James Wattweg) aanwezig.

### ***Toekomstige situatie***

#### Waterkwantiteit

Het betreft hier een overwegend conserverend bestemmingsplan. Er zijn vooralsnog geen wijzigingen te verwachten die de waterkwantiteit negatief beïnvloeden.

In het kader van de watergebiedstudie Vlaardingen wordt onderzocht of het huidige polderpeil moet worden aangehouden.

#### Waterkwaliteit en ecologie

In het kader van het Waterplan zijn in dit gebied geen maatregelen voorzien die de waterkwaliteit en ecologie positief of negatief beïnvloeden. In Vlaardingen worden bij het beheer en onderhoud van de wegen geen bestrijdingsmiddelen toegepast.



#### Afvalwater en riolering

In Vlaardingen is het rioleringsbeleid erop gericht dat alle nieuwe ontwikkelingen moeten zijn voorzien van een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel. Voorwaarde is wel dat er voldoende open water in de directe omgeving aanwezig is. Het gebruik van niet-uitlogende materialen is voorschrift, ook in gebieden met een gemengd stelsel.

#### Grondwater

De huidige grondwaterstand geeft geen aanleiding om maatregelen te treffen.

#### Bestemmingsplan

De bestaande waterkeringen zijn conform de vigerende keurgrenzen met een dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' in het bestemmingsplan opgenomen, afgestemd op de legger van het Hoogheemraadschap Delfland. Voor de Delflandsedijk geldt ter hoogte van de James Wattweg in westelijke richting een keurzone van 120 meter. In oostelijke richting betreft deze zone 96 meter. De secundaire waterkering in noordelijke richting (polderkade) heeft een keurzone van 26 meter.

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

### **4.10 Ecologie**

#### **4.10.1 Beleid en regelgeving**

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de plannen effect hebben op de (aanwezige) flora en fauna.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' (natuurtoets) en de 'toets in het kader van soortenbescherming' (flora en faunatoets).

#### Toets in het kader van gebiedsbescherming

De toets in het kader van gebiedsbescherming vindt zijn oorsprong in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw1998) en draagt zorg voor de bescherming van natuurwaarden. De wet beschermt drie typen gebieden: Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden), beschermde natuurmonumenten en wetlands.

Plannen dan wel projecten in deze gebieden, maar ook daar buiten in verband met de zogenaamde externe werking, kunnen vergunningplichtig zijn.

Naast de bescherming in het kader van de Nbw1998 kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn doordat zij behoren tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. Voor ingrepen in de EHS die mogelijk de wezenlijke en kenmerkende natuurwaarden van deze EHS significant aantasten, geldt het principe "Nee-tenzij".

#### Toets in het kader van soortbescherming

De toets in het kader van de soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffwet). De Ffwet bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en

plantensoorten, hun nesten, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij elk plan dat ingrijpt op dergelijke plaatsen dient getoetst te worden wat het effect is op beschermde soorten. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten ('vrijstellingenbesluit') kent drie verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

#### **Beschermingscategorieën Flora- en faunawet**

Tabel 1	Algemene soorten waarvoor geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden bij bestendig beheer of ruimtelijke ontwikkeling. Anders is wel ontheffing nodig voor verstoren of vernietigen en geldt altijd de zorgplicht (art.2).
Tabel 2	Soorten waarvoor ontheffing aangevraagd moet worden, behalve als er gewerkt wordt volgens een door de minister goedgekeurde gedragscode. Ontheffing kan worden verleend als de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt.
Tabel 3	<p>Zeldzame soorten, waarvoor altijd ontheffing aangevraagd moet worden. Ontheffing wordt alleen verleend als voldaan wordt aan <b>alle</b> volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>én - er sprake is van een in de wet genoemd belang (hier: ruimtelijke ontwikkeling)</li> <li>én - er geen alternatieven zijn</li> <li>én - de ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de soort</li> </ul> <p>Voor Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels), die alle in tabel 3 staan, is geen ontheffing bij ruimtelijke ontwikkeling mogelijk, omdat deze ontheffingsgrond niet genoemd wordt in de Europese Habitatrichtlijn.</p>

#### **Aangepaste lijst van beschermde vogelsoorten**

Jaarrond zijn nesten en verblijfplaatsen van vogels beschermd, als deze het gehele jaar gebruik maken van de verblijfplaatsen (cat 1), honkvaste koloniebroeders (cat. 2) of honkvaste niet-koloniebroeders (cat 3) zijn en als de soort zelf geen nest kan maken en elk jaar naar hetzelfde nest terugkeert (cat 4). Van andere vogelsoorten zijn de nesten alleen beschermd als ze in gebruik zijn tijdens het broedseizoen.

Indien het voortbestaan op locatie van beschermde soorten planten of dieren uit tabel 2 en 3 door een ingreep negatief beïnvloed worden, is sprake van overtreding van de Ffwet.

Voor Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten dient het plan zo uitgevoerd te worden dat de duurzame instandhouding van deze soorten niet bedreigd wordt. Initiatiefnemer dient dit aannemelijk te maken door middel van een activiteitenplan, dat door het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ELI) wordt beoordeeld.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook onbeschermde soorten niet onnodig moedwillig vernietigd mogen worden. Iedereen dient zich te houden aan de zorgplicht (art. 2 Ffwet).

#### **4.10.2 Relatie met het plangebied**

Met behulp van de gebiedendatabase van het ministerie van ELI is nagegaan of er in de nabijheid van het plangebied beschermde natuurgebieden aanwezig zijn. Er is op ruime afstand (circa 275 m) van het plangebied natuur behorende tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aanwezig. Het betreft het water van de Nieuwe Waterweg, zie bijgaande figuur.



Afbeelding 4.6: Ligging Ecologische Hoofdstructuur ten opzichte van het plangebied

Door deze afstand en het overwegend conserverende karakter van het bestemmingsplan is dit EHS-gebied niet relevant voor onderhavig bestemmingsplan. Er zijn verder geen Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten, wetlands of nationale parken aanwezig binnen een straal van 2 km vanaf het plangebied.

Wat betreft de soortbescherming wordt het volgende opgemerkt. Omdat dit bestemmingsplan vooral consoliderend van aard is, de bestaande (planologische) situatie vastlegt en er bij recht geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, wordt een (vooraf) uit te voeren flora- en faunaonderzoek niet nodig geacht. De elementen in het plangebied die wel waardevol kunnen zijn voor flora- en fauna zijn de groenstroken aan de randen van het plangebied. Omdat deze bestemd zijn als 'Groen' is het behoud van deze gebiedjes planologisch geborgd. De bestaande bedrijfspertcelen kennen overwegend veel bebouwing, verharding en een intensief gebruik, waardoor deze minder interessant zijn voor (beschermde) flora en fauna en deze hier niet direct verwacht worden.

In het bestemmingsplan worden wel geringe uitbreidings- en wijzigingsmogelijkheden geboden. Als er bij toepassing van deze flexibiliteitsbepalingen aanleiding bestaat voor het afwegen van de invloed van de plannen op aanwezige natuurwaarden, is het raadzaam om voordat de sloop- en bouwwerkzaamheden beginnen, een onderzoek naar vleermuizen en hollenbroeders uit te voeren om te bepalen of bijvoorbeeld ontheffing dient te worden aangevraagd en/of compenserende maatregelen kunnen worden getroffen. Dat kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij het verwijderen van

(hoogopgaand) groen en bebouwing. In die situaties zal overigens de kap-en/of sloopvergunning een dergelijk onderzoek van de aanvrager eisen. Bovendien geldt in het algemeen dat tijdens de uitvoering van werkzaamheden uitvoering moet worden gegeven aan de algemene Zorgplicht uit de Flora- en faunawet, waarmee de belangen van flora en fauna afdoende zijn veilig gesteld.

### **Conclusie**

Vanwege het overwegend consoliderende karakter van het voorliggende bestemmingsplan vormt het aspect ecologie geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

## **4.11 Archeologie**

### **Wettelijk kader**

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

### **Archeologische verwachtingen in het plangebied**

De archeologische verwachting voor bestemmingsplangebied 233 is gebaseerd op de resultaten van de archeologische inventarisatie die voor het plangebied is uitgevoerd<sup>1</sup>. De verwachting is chronologisch weergegeven en wordt eveneens getoond in bijgaande figuur 4.7.

De top van het pleistocene dekzand bevindt zich in het plangebied tussen - 18,00 en - 20,00 m NAP. Op deze diepte kunnen sporen en vondsten uit het laat-paleolithicum en mesolithicum worden aangetroffen. Aangezien er een lage trefkans is, geldt voor het paleo- en mesolithicum een lage verwachting op sporen en vondsten.

Ter hoogte van de Arij Koplaan en Professor Teldersstraat zijn op de oeverwallen van twee fossiele kreken nederzettingsresten en -afval gevonden uit de overgang van het midden- naar laat-neolithicum (Vlaardingen-cultuur) en het laat-neolithicum (klokbekercultuur). Ook de kreken zelf bevatten veel vondstmateriaal. Archeologische resten uit deze perioden zijn aangetroffen tussen circa - 2,94 m NAP (oeverwal) en - 5,70 m NAP (bodem kreek). Het verloop van deze kreken is vastgesteld tot in het noordoostelijk deel van plangebied. Aangezien de kreken tot aan de Oude Maas stroomden, geldt voor het (verwachte) kreekverloop een hoge verwachting op vondsten en sporen uit het midden- en laat-neolithicum. In de rest van het plangebied kunnen de veen- en kleilagen die in deze periode gevormd zijn, verwacht worden tussen circa - 4,50 en - 7,00 m NAP. Voor dit gebied geldt een lage verwachting voor neolithische sporen en vondsten.





De niveaus van de midden bronstijd en jonger werden ter hoogte van de Vergulde Hand-west aangetroffen binnen de eerste 3 m onder maaiveld. Het onderzoek in 2005 leverde een houtconstructie uit de bronstijd op, evenals

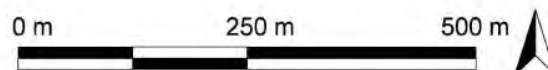
---

<sup>1</sup> Van Loon, C., 2012: *Archeologisch inventarisatierapport 7. Bestemmingsplan 233 (in voorbereiding): Vergulde Hand Oost*.



#### Legenda

-  Bestemmingsplangebied:  
 Hoge verwachting ijzertijd, Romeinse tijd.  
 Middelhoge verwachting nieuwe tijd.  
 Lage verwachting paleolithicum, meso-  
 lithicum en bronstijd.
-  Gebied met:  
 Middelhoge verwachting voor middeleeuwen.  
 Lage verwachting voor neolithicum.
-  Gebied met:  
 Hoge verwachting voor neolithicum.  
 Middelhoge verwachting voor middeleeuwen.
-  Gebied met hoge verwachting voor middeleeuwen.



Afbeelding 4.7: Archeologische verwachtingen in het bestemmingsplangebied

(geringe) aanwijzingen voor akkerbouw en veeteelt, óók binnen het bestemmingsplangebied. De schaarste aan vondsten resulteert in een lage verwachting op archeologische sporen en vondsten uit de bronstijd.

Ten westen en noordwesten van het plangebied zijn in het veen goed bewaarde nederzettingssporen uit de ijzertijd en Romeinse tijd gevonden. Het gaat onder andere om verschillende erven met woonstalhuizen, schuren en spiekers, verschillende vondstcategorieën en Romeinse verkavelingsstructuren. De archeologische niveaus bevonden zich ruwweg tussen - 2,50 en - 4,00 m NAP. Het hele plangebied kent een vergelijkbare geschiedenis als bijvoorbeeld de Vergulde Hand-west en de bouwactiviteiten in de jaren '60 hebben vermoedelijk een relatief kleine verstorende impact gehad op de aanwezige archeologische resten. Voor het bebouwde gebied geldt daarom een hoge verwachting op sporen en vondsten uit de ijzertijd en de Romeinse tijd.

Op enkele plaatsen op de Vergulde Hand-west is een middeleeuws veenpakket bewaard gebleven, dat gevormd is tussen circa 400 en 900 na Chr.. De bovenzijde van dit pakket is waargenomen op circa - 2,55 m NAP. In het westelijke deel van het plangebied is houtbouw uit de 11e eeuw gevonden. Deze tonen, samen met andere houtbouwresten, aanwijzingen voor akkers, ontgravingen, enkele greppels en vondsten, aan dat het gebied werd geëxploiteerd vanaf de 10e eeuw tot circa 1164. Bij een oude boerderijterp die ter hoogte van de Arij Koplaan lag, is wat materiaal uit de 12e eeuw geborgen. De toegangsweg tot deze boerderij doorsnijdt het plangebied. De op historische kaarten gebaseerde, veronderstelde locatie van de toegangsweg heeft een hoge verwachting. Voor de Maassluissedijk, die gedeeltelijk in het plangebied ligt, geldt eveneens een hoge archeologische verwachting voor middeleeuwen. De rest van het bebouwde gebied heeft een middelhoge verwachting op vondsten en sporen uit deze periode.

De laatste vijf eeuwen was de Vergulde Hand Oost in gebruik als weidegebied. Het gebied werd getekend door verkavelingstructuren die waarschijnlijk tot in de middeleeuwen teruggaan. In de ondergrond kunnen resten van deze kavelstructuren en losse vondsten uit de nieuwe tijd aangetroffen worden. De verwachting op vondsten en sporen uit deze periode is middelhoog.

#### Vertaling in bestemmingsplan

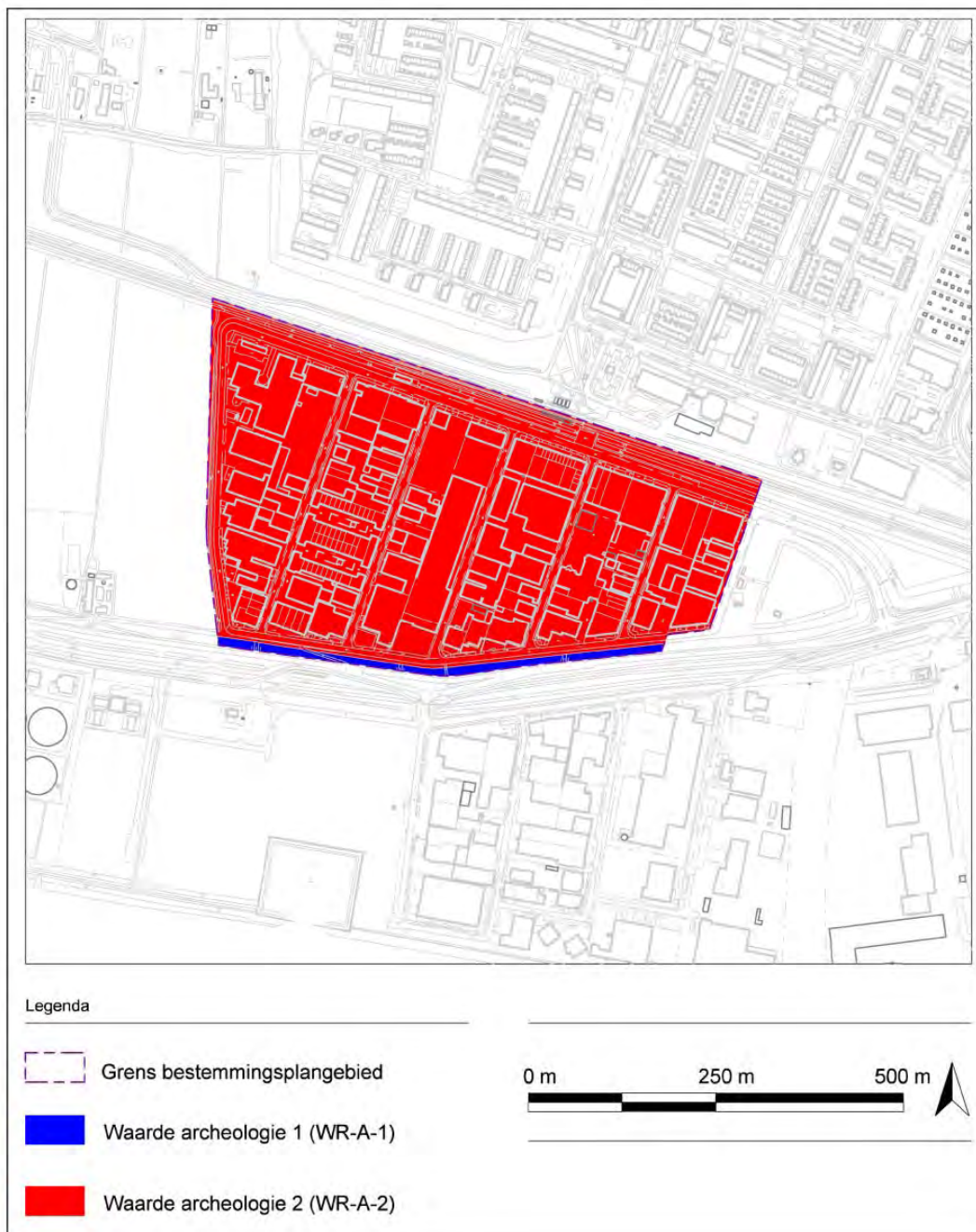
Om de aanwezige en verwachte archeologische monumenten tegen vernietiging te behoeden, is in dit bestemmingsplan een beschermende regeling opgenomen.

In lijn met de Monumentenwet 1988 en provinciaal beleid zijn projecten met een omvang van minder dan 100 m<sup>2</sup> vrijgesteld van de verplichting om voorafgaand aan de uitvoering van de plannen aandacht aan archeologie te besteden. Zo worden huis-, tuin-, en keukenprojecten niet onnodig zwaar met kosten voor archeologisch onderzoek belast. Heien wordt in Vlaardingen als verstorend voor het bodemarchief beschouwd. Dit betekent dat plannen met heiwerkzaamheden ook in dit plangebied aandacht dienen te besteden aan archeologie.

In het bestemmingsplangebied worden er twee dubbelbestemmingen onderscheiden (zie ook figuur 4.8):



- Waarde-Archeologie-1 (WR-A-1; blauwe kleur): Projecten met een omvang van meer dan 100 m<sup>2</sup> met bodemingrepen die dieper gaan dan 1,00 m onder maaiveld dienen aandacht te besteden aan archeologie.
- Waarde-Archeologie-2 (WR-A-2; rode kleur): Projecten met een omvang van meer dan 100 m<sup>2</sup> met bodemingrepen die dieper gaan dan 2,00 m onder NAP dienen aandacht te besteden aan archeologie.



*Afbeelding 4.8: Vertaling archeologische verwachtingen in het bestemmingsplan door middel van een tweetal dubbelbestemmingen*



#### Algemene omgang met archeologie

In het kader van de archeologische monumentenzorg geldt een algemene procedure, de AMZ-cyclus. In deze procedure wordt een aantal stappen onderscheiden.

Ten eerste dient een inventarisatie te worden gedaan, het zogeheten 'Bureauonderzoek' (BO). In deze fase worden alle bestaande archeologische gegevens verzameld.

Indien er aanwijzingen bestaan voor de aanwezigheid van archeologische waarden (bestaand of verwacht), of juist indien er onvoldoende informatie voorhanden blijkt te zijn, zal een 'Inventariserend Veldonderzoek' (IVO) volgen. In het IVO worden door middel van non-destructief onderzoek (bijvoorbeeld grondboringen, grondradar, weerstandsmetingen) of meer destructieve methoden (het trekken van proefsleuven) bijkomende archeologische gegevens verzameld. Het onderzoek resulteert in een verslag waarin op grond van de verkregen gegevens terreinen worden gewaardeerd. Op basis van de waardering kunnen terreinen worden aangewezen die behoudenswaardige archeologische waarden bevatten.

Het uitgangspunt van de archeologische monumentenzorg is dat terreinen die archeologische waarden bevatten door middel van planaanpassing behouden blijven. De bescherming en het behoud van archeologische waarden wordt hiermee geoptimaliseerd en werkt bovendien kostenbesparend. De inventarisatie van archeologische waarden dient dan ook in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming plaats te vinden.

Bij onontkoombare vernietiging van belangrijke archeologische waarden dienen deze door middel van een opgraving te worden gedocumenteerd. Hieronder kan ook worden verstaan, het archeologisch begeleiden van de werkzaamheden.

De kosten voor de stappen die in de procedure gevolgd dienen te worden, komen ten laste van het project (de initiatiefnemer/veroorzaker).

#### **4.12 Cultuurhistorie**

##### ***Kader***

In de toelichting van een bestemmingsplan moet sinds 1 januari 2012 ook aandacht zijn voor de zichtbare cultuurhistorie in het plangebied.

##### ***Zichtbare cultuurhistorie in het plangebied***

In het bestemmingsplangebied 233 Vergulde Hand Oost liggen geen beeldbepalende panden, rijks- of gemeentelijke monumenten. Uit een vergelijking van de historische elementen met de huidige inrichting van het plangebied blijkt dat er twee historische elementen uit de periode van vóór de aanleg van het industrieterrein Vergulde Hand Oost nog zichtbaar zijn.

De zuidelijke grens van het plangebied ligt op de huidige Maassluissedijk. Deze dijk is vermoedelijk opgeworpen aan het einde van de 12<sup>e</sup> eeuw. In de eeuwen daarna is de dijk verder opgehoogd en uitgebreid. Hoewel de Maassluissedijk op de Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Zuid-Holland aangeduid wordt als een landschappelijke lijn van redelijke tot hoge waarde, ontbreekt deze waardestelling in het plangebied. De onderbouwing voor het ontbreken van een waardestelling kon niet achterhaald worden. Aangezien de landschappelijke lijn gewoon gecontinueerd wordt in het

plangebied en het om een structuur gaat die zijn oorsprong heeft in de middeleeuwen, kent de Maassluissedijk ook in het plangebied een hoge waarde.

Een tweede vermeldenswaardig element is de sloot langs de westelijke grens van het plangebied. Deze sloot maakt onderdeel uit van de oude verkavelingsstructuur in de Vettenoordsepolder, die teruggaat tot de middeleeuwen.

Aangezien het bestemmingsplan vooral consoliderend van aard is, is een nadere planologische bescherming ten opzichte van de zichtbare cultuurhistorische waarden niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan respecteert de huidige structuren en biedt geen verdere ontwikkelingsmogelijkheden die deze waarden kunnen aantasten.



Afbeelding 4.9: Een uitsnede van de kaart van Cruquius (1712) ruw geprojecteerd op de huidige Grootchalige Basis Kaart Vlaardingens

#### **4.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

##### ***Wettelijk kader***

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, de toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is.

Dit betekent dat het bevoegd gezag in ruimtelijke plannen (zoals een bestemmingsplan) moet motiveren in hoeverre sprake is van mogelijke effecten op diverse milieuaspecten. Deze motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud (dat wil zeggen: op basis van dezelfde criteria) aansluit bij de m.e.r.-beoordeling; de diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.(-beoordelings)-plichtig in het andere geval dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure te worden gevolgd. De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling (kenmerk en plaats van het project, kenmerk van potentieel effect). (kenmerk en plaats van het project, kenmerk van potentieel effect).

##### ***Relatie met het plangebied***

Zoals reeds meerdere malen is benadrukt, heeft voorliggend bestemmingsplan vooral tot doel om de bestaande (planologische) situatie vast te leggen.

Gelet op de kleinschalige ontwikkelingen die in het plangebied mogelijk worden gemaakt (verhoging bouwhoogte, wijzigingsbevoegdheid Fultonstraat, etc.) in relatie tot de plandrempels uit het Besluit m.e.r., de plaats van het project (binnenstedelijk en niet in de buurt van een Natura 2000 gebied) en de kenmerken van de potentiële effecten, zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de beschrijving en conclusies van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de voorgaande paragrafen zijn opgenomen.

Voor het bestemmingsplan is dan ook geen m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.



## 5 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

### 5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop het conserveren van de bestaande situatie is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor de gebruiksmogelijkheden en bouwmogelijkheden. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van deze regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

De juridische planvorm is afgestemd op de hoofdlijnen van het beleid dat erop gericht is de aanwezige functies te behouden. Gezien het gewenste behoud van de ruimtelijke en functionele structuur van de bedrijventerreinen, is gekozen voor een gedetailleerde planvorm. Deze planvorm maakt het mogelijk alle aanwezige functies in het plangebied op perceelsniveau vast te leggen. Bijzondere aanwezige functies zijn binnen deze bestemming aangewezen waardoor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied als zodanig kan worden beheerd en behouden.

Het uitgangspunt is het behoud van de huidige vigerende regeling voor VHO, waarbij de huidige wet- en regelgeving in acht wordt genomen.

#### ***Digitaliseringsvereisten***

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening zijn ook digitaliserings- verplichtingen aan een bestemmingsplan gesteld. De regels en de verbeelding dienen daarom te zijn opgesteld volgens IMRO en SVBP, onderdeel van de zogenaamde RO Standaarden.

IMRO staat voor Informatie Model Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Het is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisaties op het gebied van de ruimtelijke ordening en aanverwante werkterreinen. SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

Vanaf 1 juli 2013 zijn de RO Standaarden 2012, als opvolger van de RO Standaarden 2008, verplicht. Concreet betekent dit dat nieuwe bestemmingsplannen vanaf die datum volgens deze nieuwe standaard opgesteld en gepubliceerd moeten worden.

Het bestemmingsplan VHO is overeenkomstig deze nieuwe vereisten opgesteld en is hiermee gereed om digitaal beschikbaar te stellen voor een ieder.

### **Wabo/Bor**

Per 1 oktober 2010 zijn de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. Met de Wabo is de mogelijkheid gecreëerd om voor een project, dat bestaat uit een of meer vergunningplichtige activiteiten, in een keer een omgevingsvergunning te verkrijgen, doordat verschillende toestemmingen worden geïntegreerd. Het Bor regelt de omgevingsvergunningvrije bouwwerken, ter vervanging van het Besluit vergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken. Net als na de invoering van het laatstgenoemde Besluit, betekent de invoering van het Bor dat de bouwregels in een bestemmingsplan hierdoor veranderen. Voor het bedrijventerrein VHO heeft dit met name betrekking op de bouwwerken, geen gebouwen zijnde en de nutsvoorzieningen. Hiervoor zijn veelal geen bouwregels meer in het plan opgenomen.

## **5.2 Analoge verbeelding (plankaart)**

Voor de ondergrond van de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van de meest actuele Grootschalige Basiskaart van Vlaardingen (GBKV, 2013), waar nodig aangevuld met de kadastrale kaart en aan de hand van luchtfoto's. Straatnamen en huisnummers zijn op de kaart weergegeven. De kaart (verbeelding) is op een schaal van 1:1000 geplot.

In de legenda op de verbeelding is de versie van het bestemmingsplan vermeld. Verder staat de noordpijl in de legenda aangegeven.

## **5.3 Planregels**

Zoals gezegd is voor de planregels de gestandaardiseerde opbouw uit de SVBP2012. Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor de uitvoering van een werk geen bouwwerk zijnde en van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsregel niet alle elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

## 5.4 Voorkomen verdere achteruitgang

Op het bestaande bedrijventerrein 'Vergulde Hand' zijn de laatste jaren steeds meer bedrijfsgebouwen en gronden in gebruik genomen door bedrijven in autohandel, reparatie, bewerking en sloop. Dat is in de loop van de jaren gepaard gegaan met een sterke achteruitgang van de werkomgeving op het bedrijventerrein en de uiterlijke verschijning van het bedrijventerrein. Opslag van bedrijfswaars gebeurt niet alleen in de gebouwen en op het achtererf, maar ook voor de gebouwen en in de openbare ruimte. Daardoor wordt de bereikbaarheid van andere bedrijven belemmerd, wordt de bereikbaarheid door hulpdiensten belemmerd en verliest het bedrijventerrein zijn aantrekkingskracht voor andere bedrijvigheid. Deze andere bedrijvigheid wordt stilaan verdrongen door de 'autobedrijven'. Herhaalde handhavingsacties hebben slechts beperkt effect gehad (tegengaan opslag en stalling in de openbare ruimte) en kosten onevenredig veel inzet en capaciteit.

Om deze negatieve ontwikkeling op het bedrijventerrein een halt toe te roepen is in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de mogelijkheden in artikel 3.1.2. van het Besluit ruimtelijke ordening. Daarin is geregeld dat in een bestemmingsplan regels kunnen worden opgenomen om de achteruitgang van de werkomgeving in een gebied en het uiterlijk aanzien van het gebied te voorkomen dan wel te stuiten.

Daartoe zijn in dit bestemmingsplan regels opgenomen voor een positieve bestemming van de huidige 'autobedrijven' en geldt een vestigingsverbod voor nieuwe 'autobedrijven'.

Voor de huidige autobedrijven gelden geen beperkingen. Ook kan hun aangeduide bedrijfskavel met gebouwen worden verkocht/verhuurd aan een ander autobedrijf of andersoortig volgens artikel 3.1 van de regels toegelaten bedrijf.

Maar als het bestaande gebruik voor autobedrijven langer dan een jaar wordt onderbroken, is de vestiging van een nieuw autobedrijf niet langer toegestaan en kan het bestemmingsplan op dit punt worden gewijzigd door de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-auto' van de verbeelding te verwijderen.

Dat betekent dat nieuwe autobedrijven zich alleen nog op het bedrijventerrein kunnen vestigen als een bestaand autobedrijf vertrekt. Op de vrijkomende 'autolocatie' kan dan een nieuw 'autobedrijf' worden gevestigd.

Deze beheersregeling is opgenomen in de gebruiksregels onder 3.5.2, sub a (strijdig gebruik) en in de wijzigingsbepaling in lid 3.7 van de regels. Deze strenge beheersregeling moet in combinatie met een consequent handhavingsbeleid leiden tot het tegengaan van de verdere achteruitgang van de werkomgeving en de uiterlijke verschijning van het bedrijventerrein. Overigens hebben in november 2011 en maart 2012 handhavingsacties plaatsgevonden waarbij veel partijen waren betrokken (politie, brandweer, leverancier gas en elektra, gemeente). Deze acties waren effectief en hebben veel resultaat opgeleverd.



## 5.5 Artikelgewijze toelichting

### BEGRIPPEN EN WIJZE VAN METEN

#### **Artikel 1 en 2 Begrippen en wijze van meten**

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij het SVBP2012 en de begrippen zoals die zijn opgenomen in de bestemmingsplannen 'Maasoeverzone' en 'Vettenoord'.

Het begrip peil is het ruimtelijke begrip en niet het bouwkundig begrip peil. Bij het ruimtelijke begrip peil gaat het om de hoogte van een bouwwerk ten opzichte van de omgeving. Het peil wordt dan bijvoorbeeld gemeten vanaf de hoogte van de kruin van de weg tot aan het hoogste punt van het gebouw. Bij het bouwkundige begrip peil gaat het om de afmeting (hoogte) van het bouwwerk en wordt er gemeten vanaf de bovenkant van de afgewerkte vloer op de begane grond tot het hoogste punt van het gebouw.

### ENKELBESTEMMINGEN:

#### **Artikel 3 Bedrijventerrein**

Deze bestemming is gebruikt voor de bestaande bedrijfskavels. Op de verbeelding hebben deze gronden de bestemming 'Bedrijventerrein' gekregen. Ook de zwaarte van de bedrijvigheid is op de verbeelding aangegeven. Overal zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan, met uitzondering van een kleine strook aan de George Stephensonweg, tot aan de Bellstraat, waar bedrijvigheid tot categorie 3.1 is toegestaan. Zwaardere bedrijvigheid in categorie 4.1 en 4.2 is alleen toegestaan ter plaatse van de gelijklopende aanduiding. Geluidzoneringsplichtige en Bevi-inrichtingen zijn echter uitgesloten. Zie ook de toelichting op de Staat van bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' in de bijlagen bij de regels.

Voor bestaande (en vergunde) andere functies zoals een fietsenwinkel en de sociale werkplaats is een aanduiding (maatbestemming) opgenomen. Verder is onderscheid gemaakt tussen bedrijfskantoren (kantooractiviteiten ten behoeve van de ter plaatse gevestigde bedrijfsfunctie) en bestaande zelfstandige kantoren. Nieuwe zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Nieuwe bedrijfskantoren wel, mits de regels daarvoor in acht worden genomen: maximaal de helft van de bedrijfsvloeroppervlakte en nooit meer dan 1.500m<sup>2</sup>.

Voor autobedrijven is een specifieke regeling opgenomen zoals hiervoor onder paragraaf 5.4 beschreven. Deze regeling komt er op neer dat de bestaande autobedrijven op de verbeelding zijn aangeduid. Ter plaatse is het huidige autobedrijf toegestaan en mag aansluitend ook een nieuw autobedrijf worden gevestigd. Maar als het gebruik voor een autobedrijf ter plaatse langer dan een jaar wordt onderbroken, is een nieuw autobedrijf niet meer toegestaan (zie artikel 3.5.2). In dat geval kan het bestemmingsplan zodanig worden gewijzigd dat de vestiging van een autobedrijf niet langer mogelijk is (zie artikel 3.7).

Met een bouwvlak is aangegeven waar op deze gronden gebouwen zijn toegestaan en waar niet. Binnen het bouwvlak gelden weer regels voor de situering en omvang van de gebouwen. De bedrijfsgebouwen moeten tenminste 2,5 meter van de grens van het bouwperceel worden gebouwd. Als de bedrijfsgebouwen op een bouwperceel niet aan elkaar worden gebouwd moeten ze tenminste 3 meter van elkaar worden gebouwd. Het bouwperceel mag tot maximaal 80% worden bebouwd. Daar waar het bouwperceel al in de bestaande situatie met een hoger percentage is bebouwd mag dit worden voortgezet. Voorwaarde is wel dat deze gebouwen (en overkappingen) op grond van een verleende vergunning zijn opgericht. Ook de maximale bouwhoogte binnen het bouwvlak is op de verbeelding aangegeven. In het middengebied geldt er een bouwhoogte van maximaal 8 meter (met uitzondering van de Fultonhofjes), die via een afwijkingsmogelijkheid kan worden opgehoogd naar 10 meter. Via de wijzigingsbevoegdheid kan deze naar 15 meter worden opgehoogd, mits voldaan wordt aan voldoende parkeergelegenheid en de bouw- en gebruiksmogelijkheden van omliggende percelen niet verslechteren. Bovendien geldt de voorwaarde dat als de uitbreiding van een gebouw meer dan 1000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte bedraagt er een exploitatieplan opgesteld moet worden, danwel dat het kostenverhaal anderszins verzekerd dient te zijn. Om aan te geven wat met het 'binnengebied' bedoeld wordt is in de regels (artikel 3.7.2, onder a) een figuur opgenomen waarbinnen de gebouwen in het rood gearceerde deel tot maximaal 15 meter verhoogd mogen worden.

Verder is in de specifieke gebruiksregels expliciet opgenomen dat voor de voorgevel van het hoofdgebouw geen opslag, stalling en/of parkeren van (bedrijfs)goederen is toegestaan. Dat betekent dat parkeren voor de voorgevel van het hoofdgebouw alleen is toegestaan voor de werknemers of bezoekers van het bedrijf.

Auto's die bestemd zijn voor de handel van het bedrijf of die wachten op bewerking enzovoorts zijn hier niet toegestaan. Dat valt onder opslag en dat moet in de bedrijfsgebouwen of op het eigen bedrijfsterrein achter de voorgevel.

Ook op straat (openbaar gebied) geldt dat de opslag, stalling en/of parkeren van (bedrijfs)goederen hier niet is toegestaan en expliciet is benoemd als met het bestemmingsplan strijdig gebruik, waartegen ingevolge de Wabo kan worden opgetreden.

Verder is in de algemene bouwregels opgenomen dat bij nieuwbouw moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Daaraan is een afwijkingsmogelijkheid gekoppeld voor het geval er op een andere wijze kan worden voldaan aan het geldende gemeentelijke parkeerbeleid.

#### **Artikel 4      Groen**

Deze bestemming is toegekend aan de groenstroken die voor de groene 'omlijsting' van het bestaande bedrijventerrein zorgen.

Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, waterpartijen, fiets- en / of voetpaden, onderhoudswegen en nutsvoorzieningen toegestaan.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut worden gebouwd. Het bestaande gebouwtje aan de George Stephensonweg dat in gebruik is voor opslag vormt hierop een

uitzondering. Deze is met een gelijknamige aanduiding op de verbeelding gezet. Bovendien is in het noordwesten van het plangebied een aanduiding 'ontsluiting' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding is de mogelijkheid geboden om VHO ook in westelijke richting te ontsluiten. De bedoeling is dat gebruik gemaakt kan worden van een nieuw aan te leggen weg die vanaf de George Stephensonweg (hoek James Wattweg) in zuidwestelijke richting naar de Maassluisdijk loopt, als onderdeel van het in de toekomst te ontwikkelen bedrijventerrein Vergulde Hand West. Omdat de invulling van dit terrein nog onvoldoende is uitgewerkt, zal deze weg in eerste instantie uitsluitend in geval van calamiteiten gebruikt worden. Als VHW verder ontwikkeld gaat worden (wat middels een 'eigen' planologische procedure zijn beslag moet krijgen, incl. bijbehorende onderzoeken) wordt de weg opgewaardeerd tot een volwaardige ontsluitingsweg.

In de groenstrook aan de westzijde is een rioolpersleiding gelegen die de dubbelbestemming 'Leiding-Riool' heeft gekregen met bijbehorende beschermingsregeling. Ook ligt er een dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' over deze groenbestemming, ter bescherming van de aanwezige polderkade. Aan de zuidzijde is de waterkerende functie van de Delflandsedijk deels in de groenzone gesitueerd. Ook hiervoor is een dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' met de bijbehorende beschermingsregeling in het plan opgenomen.

#### **Artikel 5      Verkeer**

De ontsluitingswegen op het bedrijventerrein hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. Ook in deze bestemmingen komen een aantal dubbelbestemmingen voor: olieleiding, rioolpersleiding en waterkering. De bouwhoogtes voor bouwwerken, geen gebouwen bedraagt maximaal 3 meter. Bouwwerken ten behoeve van verkeersgeleiding, beveiliging, verlichting etc. zijn immers vergunningvrij (artikel 2, onder 18 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht). Binnen deze bestemming geldt dat de opslag, stalling en/of parkeren van (bedrijfs)goederen hier niet is toegestaan en expliciet is benoemd als met het bestemmingsplan strijdig gebruik, waartegen ingevolge de Wabo kan worden opgetreden.

#### **Artikel 6      Verkeer – Railverkeer**

De spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland heeft de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' gekregen. Ten behoeve van het stationsgebouw is een bouwvlak opgenomen met een maximale bouwhoogte van 3 meter. De bouwhoogtes voor bouwwerken, geen gebouwen bedraagt maximaal 3 meter. Bouwwerken ten behoeve van verkeersgeleiding, beveiliging, verlichting etc. zijn immers vergunningvrij (artikel 2, onder 18 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

#### **DUBBELBESTEMMINGEN:**

De dubbelbestemmingen kunnen worden gebruikt voor gronden met een gebruiksfunctie die daarnaast nog een andere waarde/belang hebben dat bescherming behoeft. Met de dubbelbestemming kan in die situatie een

voorrangsregeling worden aangegeven. In dit bestemmingsplan behoeven de archeologische waarden bescherming, evenals een tweetal leidingen (waterleiding en gasleiding).

In de regels van de dubbelbestemming zelf is aangegeven dat deze voorrang hebben op de andere daar aanwezige bestemmingen. Bouwen is mogelijk als de belangen van de dubbelbestemming daarbij in acht worden genomen.

Binnen de dubbelbestemmingen geldt er bovendien een verbod om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, een groot aantal groundbewerkingen uit te voeren. Ook daarbij wordt er eerst getoetst aan de te beschermen waarden/belangen.

#### **Artikel 7      Leiding – Gas**

De gasleiding onder het oostelijke deel van de George Stephensonstraat geniet in dit bestemmingsplan bescherming. Met deze dubbelbestemming is een zone aan weerszijden van de leiding gereserveerd voor de bescherming van deze leiding. In de zone mag niet worden gebouwd of gegraven zonder toestemming van de leidingbeheerder. De leiding moet bereikbaar blijven voor onderhoud, en grondwerkzaamheden in de buurt van de leiding kunnen gevaar opleveren. In de zones van deze dubbelbestemming gaan belangen van het leidingentransport voor. Het gebruik van deze gronden mag geen gevaar opleveren voor de belangen van de dubbelbestemming. Vandaar dat zowel voor bouwen als werken/werkzaamheden in deze zone, eerst getoetst moet worden aan de belangen van de desbetreffende dubbelbestemming.

#### **Artikel 8      Leiding – Olie**

De olieleiding onder het oostelijke deel van de George Stephensonstraat geniet in dit bestemmingsplan bescherming. Met deze dubbelbestemming is een zone aan weerszijden van de leiding gereserveerd voor de bescherming van deze leiding. In de zone mag niet worden gebouwd of gegraven zonder toestemming van de leidingbeheerder. De leiding moet bereikbaar blijven voor onderhoud, en grondwerkzaamheden in de buurt van de leiding kunnen gevaar opleveren. In de zones van deze dubbelbestemming gaan belangen van het leidingentransport voor. Het gebruik van deze gronden mag geen gevaar opleveren voor de belangen van de dubbelbestemming. Vandaar dat zowel voor bouwen als werken/werkzaamheden in deze zone, eerst getoetst moet worden aan de belangen van de desbetreffende dubbelbestemming.

#### **Artikel 9      Leiding – Riool**

De rioolpersleiding onder de berm van de James Wattstraat geniet in dit bestemmingsplan bescherming. Met deze dubbelbestemming is een zone aan weerszijden van de leiding gereserveerd voor de bescherming van deze leiding. In de zone mag niet worden gebouwd of gegraven zonder toestemming van de leidingbeheerder. De leiding moet bereikbaar blijven voor onderhoud, en grondwerkzaamheden in de buurt van de leiding kunnen gevaar opleveren. In de zones van deze dubbelbestemming gaan belangen van het leidingentransport voor. Het gebruik van deze gronden mag geen gevaar opleveren voor de belangen van de dubbelbestemming. Vandaar dat zowel voor bouwen als werken/werkzaamheden in deze zone, eerst getoetst moet worden aan de belangen van de desbetreffende dubbelbestemming.

#### **Artikel 10 Waarde- Archeologie – 1**

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Projecten met een omvang van meer dan 100 m<sup>2</sup> met bodemingrepen die dieper gaan dan 1,00 m onder maaiveld zijn hier niet toegestaan tenzij met een archeologisch rapport kan worden aangetoond dat de archeologische waarden daardoor niet worden aangetast.

#### **Artikel 11 Waarde – Archeologie – 2**

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de gebieden met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Projecten met een omvang van meer dan 100 m<sup>2</sup> met bodemingrepen die dieper gaan dan 2,00 m onder maaiveld zijn hier niet toegestaan tenzij met een archeologisch rapport kan worden aangetoond dat de archeologische waarden daardoor niet worden aangetast.

#### **Artikel 12 Waterstaat – Waterkering**

Deze dubbelbestemming is gebruikt om de waterkerende functie van de Delflandsedijk (primaire kering ter hoogte van de Maassluisdijk) en de Maasdijk (secundaire waterkering ter hoogte van de James Wattweg) te beschermen. In de aangegeven zone van de waterkering zijn geen bouwwerkzaamheden of grondbewerkingen toegestaan, zonder toestemming van het Hoogheemraadschap Delfland.

### **ALGEMENE REGELS:**

#### **Artikel 13 Anti-dubbeltelregel**

De anti-dubbeltelbepaling beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of het aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan. Door het "overhevelen" van gronden tussen percelen, via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten, zou op een van de percelen of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte kunnen ontstaan, die groter is dan het bestemmingsplan blijkens de regels beoogt toe te staan.

#### **Artikel 14 Algemene bouwregels**

In deze bepaling is een regeling opgenomen voor bestaande en vergunde maatvoering en situering van bebouwing die afwijkt van de voorgeschreven bouwregels. In dat geval gaan de bestaande en vergunde maten en situering voor. Vervangende nieuwbouw mag in deze bestaande maatvoering worden gerealiseerd en op de bestaande locatie. Ook bij aan en uitbouwen mag de bestaande en vergunde maatvoering worden voortgezet.

Verder is bepaald dat een beperkt aantal onderwerpen van de bouwverordening van Vlaardingen wel aanvullende werking hebben op het bestemmingsplan, zoals de bereikbaarheid van gebouwen en de ruimte tussen gebouwen. De wetgever heeft plannen die deze bepaling in de toekomst overbodig maken. Vooralsnog zijn deze plannen van de wetgever echter nog niet gerealiseerd en is deze bepaling in dit bestemmingsplan opgenomen.

### **Artikel 15    Algemene gebruiksregels**

In de Wabo is geregeld dat het gebruik in strijd met een bestemmingsplan verboden is en strafbaar is gesteld. In het bestemmingsplan is daarop aangesloten door expliciet een aantal gebruiken op te sommen die als strijdig met het bestemmingsplan worden aangemerkt.

De reden om hier een seksinrichting expliciet te benoemen als strijdig gebruik, is dat dergelijke inrichtingen vanaf 1 oktober 2000 als een reguliere bedrijfstak worden beschouwd en zich derhalve ook onder een bedrijfsbestemming zouden kunnen vestigen, tenzij het bestemmingsplan zich daartegen expliciet uitspreekt. Omdat een seksinrichting in het plangebied niet wenselijk wordt geacht, is de vestigingsmogelijkheid hier uitgesloten.

### **Artikel 16    Algemene aanduidingsregels**

In deze bepaling is de 'geluidszone - industrie' opgenomen. Binnen deze geluidzone van het Botlekgebied zijn geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen toegestaan. Dit bestemmingsplan bevat geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen.

### **Artikel 17    Algemene afwijkingsregels**

De regels bevatten een algemene afwijkingsbevoegdheid om een aantal nodige zaken en ondergeschikte afwijkingen mogelijk te maken. Het betreft met name:

- Kleinschalige bebouwing ten behoeve van algemeen nut;
- geringe afwijkingen voor overschrijding van de bouwgrenzen, voorzover nodig voor een technisch betere realisering in verband met de werkelijke toestand van het terrein;
- afwijkingen van bepalingen, gesteld ten aanzien van maten en percentages.

### **Artikel 18    Algemene wijzigingsregels**

In deze regels is de bevoegdheid opgenomen voor een geringe verschuiving van bestemmingsgrenzen. De verschuiving mag niet meer dan 3 meter bedragen en het desbetreffende bestemmingsvlak mag daardoor niet met meer dan 10% worden vergroot.

Verder bevatten deze regels een wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening voor het gebiedje rond de Fultonstraat, op de verbeelding aangeduid als 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 1'.

#### **Wetgevingzone – wijzigingsgebied 1**

Ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 1' is de sloop van de bestaande verpauperde gebouwen beoogd en de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen. Omdat de beoogde ontwikkelingen nog onvoldoende concreet zijn, is in eerste instantie de bestaande situatie bestemd met de mogelijkheid om deze in de toekomst te wijzigen. Voorwaarde is wel dat dan eerst het kostenverhaal van de grondexploitatie geregeld moet zijn. Daarbij zal ook de positie van de huidige gebruikers moeten worden geregeld. Zolang dat niet afdoende is geregeld kan er ook niet worden gewijzigd.

### **Artikel 19 Overige regels**

Dit is een regeling met het oog op de rechtszekerheid. De situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan is bepalend voor de rechtspositie. Ook als in het bestemmingsplan wordt verwezen naar andere regelgeving.

Tot slot is hier bepaald dat bij nieuwbouw en/of functiewijziging dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de gemeentelijke parkeernota. Het is niet nodig om de parkeernormen in het bestemmingsplan op te nemen. Een aanpassing van het beleid zou dan immers gelijk tot een herziening van het bestemmingsplan nopen. Voldoende parkeergelegenheid is dan voldoende volgens het gemeentelijke parkeerbeleid.

Alleen onder bijzonder omstandigheden kan hiervan worden afgeweken.

### **Artikel 20 Overgangsrecht**

Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan is dat bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus als zodanig als recht zijn toegestaan.

De overgangsrechtelijke regels dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode wordt beslist over sloop respectievelijk beëindiging.

Bouwwerken en gebruiksvormen die al strijd zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie.

Uitgangspunt is dat overgangsrechtelijke situaties, zowel voor bouwen als voor gebruik, uitzonderingen zijn. Die situaties worden tijdelijk gedoogd. De regels van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze regels zijn zodoende overgenomen.

### **Artikel 21 Slotregel**

Bij deze regel is vermeld hoe het plan kan worden aangehaald.



## 6 UITVOERBAARHEID EN HANDHAVING

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggend bestemmingsplan is overwegend conserverend van karakter. Het beleid is vooral gericht op het overnemen van de huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden op VHO waarbij de aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteiten behouden blijven.

De Wro maakt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer deze planologisch mogelijk worden gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3. Inmiddels is ook een ministeriële regeling vastgesteld waarbij wordt gesteld dat indien in het nieuwe bestemmingsplan geen sprake is van ontwikkelingen als hiervoor bedoeld, maar slechts sprake is van onbenutte bouwruimte op basis van het vigerende bestemmingsplan, deze dan niet vallen onder de exploitatiewetgeving.

Zoals genoemd betreft het onderhavige bestemmingsplan overwegend een conserverend plan waarbinnen bebouwing reeds aanwezig is.

Er wordt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan geen extra ontwikkelingsruimte toegevoegd. Het geldende bestemmingsplan biedt namelijk al de mogelijkheid om de bouwhoogte via een ontheffing te verhogen. Deze ontheffingsmogelijkheid is in onderhavig plan nader geconcretiseerd en vertaald in een afwijkmogelijkheid naar 10 meter en een wijzigingsbevoegdheid naar 15 meter.

Dit bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid dat als de definitieve ontsluiting dan wel calamiteitenontsluiting wordt aangelegd deze kan aansluiten aan de noordwestkant van het bestemmingsplan. Kostenverhaal van deze ontsluiting zal worden betrokken bij een bestemmingsplan voor het westelijk deel (als opvolger van de beheersverordening). De genoemde ontsluitingsweg maakte overigens al onderdeel uit van het geldende bestemmingsplan.

Er bestaat op basis van het bovenstaande in deze fase van de planvorming geen aanleiding tot kostenverhaal middels een exploitatieplan. Gelet op het vorenstaande is er dan ook geen verplichting om tegelijkertijd met het plan een exploitatieplan op te stellen.

Voor ontwikkelingen, die indirect mogelijk zijn gemaakt door middel van een in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid, dient bij de daarvoor te volgen procedure bekeken te worden of het opstellen van een exploitatieplan noodzakelijk is.

## **6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het opsturen van het plan naar de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners is een ieder in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid getoetst wordt.

### **6.2.1 Overleg ondernemers**

Aan de hand van het voorontwerpbestemmingsplan volgt een overleg met de ondernemersvereniging van de Vergulde Hand, waar aan de hand van thema's het plan wordt besproken. Hierna wordt het plan gepresenteerd tijdens een aparte informatiebijeenkomst waarvoor alle ondernemers van het terrein worden uitgenodigd. De resultaten van deze overlegronde worden te zijner tijd in deze paragraaf opgenomen.

### **6.2.2 Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) wordt het voorontwerpbestemmingsplan 'Vergulde Hand Oost' voorgelegd aan de volgende instanties:

1. Directie Ruimte en Mobiliteit, afdeling Ruimte en Wonen van de provincie Zuid-Holland;
2. De Stadsregio Rotterdam;
3. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland;
4. Ministerie van Defensie, directie West, dienst gebouwen, werken en terreinen;
5. Evides;
6. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden Maas;
7. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
8. Stedin BV;
9. De NV Nederlandse Gasunie, district West;
10. De Welstandscommissie;
11. Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland;
12. TenneT;
13. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond;
14. Ministerie van Economische Zaken;
15. Prorail;
16. Geïntegreerde Welstand- en Monumentencommissie Vlaardingen.

### **6.2.3 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan**

De formele bestemmingsplanprocedure start met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de periode van terinzagelegging kan eenieder zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen. Zodra de zienswijzen bekend zijn, zal een beknopte inhoud van de zienswijzen alsmede de eventuele gevolgen van de zienswijzen voor het bestemmingsplan vermeld worden.

## 6.3 Handhaving

### 6.3.1 Algemeen

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

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

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

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

#### Wet ruimtelijke ordening (Wro)

- gebruik bouwwerken en terreinen
- gebruiksvrijstellingen
- aanleggen van werken

#### Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening

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

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

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

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

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

#### **6.3.2 Relatie met het plangebied**

Voor het plangebied VHO heeft een inventarisatie plaatsgevonden op het gebied van ruimtelijke ordening, bouwen en afwijkend gebruik van gebouwen. De gegevens zijn verkregen uit waarneming ter plaatse, alsmede op grond van bureau-informatie, zoals luchtfoto's, bedrijvenlijsten, etc..

Bovengenoemde inventarisatie dient als vertrekpunt voor een modern, actueel bestemmingsplan. We spreken in dit geval van een zogenaamde nulsituatie.

Bovendien heeft het bestuur van de ondernemersvereniging van de Vergulde Hand (opgericht in augustus 2010) op 18 januari 2011 een brief aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen gestuurd, waarin de knelpunten van het bedrijventerrein Vergulde Hand onder de aandacht zijn gebracht. In deze brief werd handhaving als belangrijk punt genoemd.

Vervolgens heeft het college van burgemeester en wethouders op 25 maart 2011 een bezoek gebracht aan het bedrijventerrein en is het deelproject handhaving van start gegaan. Vanuit de gehouden interviews met 35 bedrijven in juli en augustus is gebleken dat met belangstelling wordt uitgekeken naar de resultaten van handhaving.

Op 28 november 2011 heeft ook een concrete handhavingsactie plaatsgevonden op het westelijk deel van het bedrijventerrein waar vooral autogerelateerde bedrijven bij betrokken waren. Vervolgpunten uit de actie zijn door de betrokkenen bij de actie individueel opgevolgd. Op 21 maart 2012 heeft een tweede handhavingsactie plaatsgevonden op de Fultonstraat.