



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

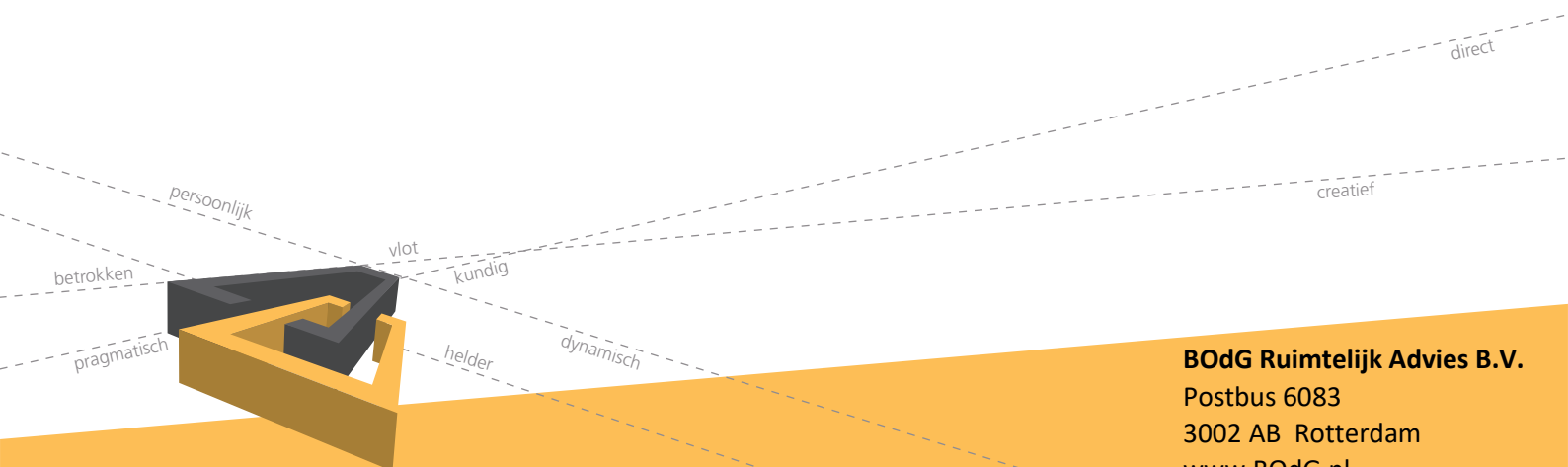
BESTEMMINGSPLAN HOEK VAN HOLLAND SPOORVERLENGING

23 februari 2017



BESTEMMINGSPLAN HOEK VAN HOLLAND SPOORVERLENGING

concept ontwerp	13 februari 2015
ontwerp	2 juni 2015
vaststelling	23 februari 2017



BODG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BODG.nl

INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV. VERBEELDING

I. TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING.....	11
1.1	Aanleiding	11
1.2	Ligging en begrenzing	11
1.3	Vigerend bestemmingsplan	13
1.4	Gekozen planopzet	13
2.	BELEIDSKADER.....	15
2.1	Nationaal beleid.....	15
2.2	Provinciaal beleid.....	17
2.3	Regionaal beleid.....	20
2.4	Gemeentelijk beleid.....	22
3.	BESCHRIJVING VAN HET PLAN	25
3.1	Omgeving en huidig gebruik	25
3.2	Projectbeschrijving	28
4.	TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	31
4.1	Besluit m.e.r.....	31
4.2	Water	32
4.3	Milieuzonering	37
4.4	Trillingen en laagfrequent geluid	38
4.5	Geluid.....	38
4.6	Luchtkwaliteit	40
4.7	Externe veiligheid	40
4.8	Bodem.....	42
4.9	Archeologie	42
4.10	Cultuurhistorie	43
4.11	Natuur.....	44
4.12	Niet gesprongen explosieven	48
4.13	Duurzaamheid en energie	48
5.	JURIDISCHE ASPECTEN	51
5.1	Inleiding	51
5.2	De opzet van de planregels.....	51
6.	UITVOERBAARHEID.....	55
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	55
6.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	55

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Na de verzelfstandiging van de NS heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen het ministerie van Verkeer en Waterstaat) voor dertig spoorlijnen bepaald, dat deze geen onderdeel meer hoeven uit te maken van het hoofdspoornet. Eén van deze lijnen betreft de Hoekse Lijn, die van Schiedam naar Hoek van Holland loopt. Sinds 2007 heeft de stadsregio Rotterdam de regie over de exploitatie van deze lijn.

Om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren, heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio besloten om het tracé van de Hoekse Lijn om te bouwen van een gewone spoorlijn naar een lightrail (metro). Naast deze ombouw is de stadsregio voornemens om de lijn in Hoek van Holland met circa 1.200 meter te verlengen. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op korte afstand van het strand. Door de Hoekse Lijn vervolgens in Schiedam aan te takken op metrolijn B naar Nesselande, krijgen bewoners en bezoekers van Rotterdam een rechtstreekse verbinding naar het Noordzeestrand. Dit leidt tot een significante verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de Rotterdam. Door deze nieuwe verbinding ontstaat dus niet alleen een snelle verbinding tussen de centra van Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam.

Dit bestemmingsplan ziet op het deelproject 'spoorverlenging Hoekse Lijn', alsook de benodigde infrastructurele aanpassingen. Het huidige juridisch-planologisch kader staat realisatie hiervan deels niet toe (zie § 1.3), waardoor een herziening noodzakelijk is. Dit projectbestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied wordt gevormd door de ligging van het traject van de verlengde Hoekse Lijn. Dit deel is grofweg gelegen tussen het toekomstige station 'Haven' en het strandplein aan de Badweg. In onderstaande afbeelding is dit traject geprojecteerd op een overzichtskaart.



Afbeelding 1: Ligging van het plangebied.

Nut en noodzaak

Het project Hoekse Lijn is tweeledig. Enerzijds betreft het de ombouw van de bestaande spoorlijn naar een lightrailverbinding. Anderzijds wordt in Hoek van Holland een verlenging beoogd tot aan het huidige Zeeplein.

Ombouw

De stadsregio Rotterdam wil de bereikbaarheid verbeteren en openbaar vervoer stimuleren. Een van de plannen is het omzetten van hoofdspoor naar lokaal spoor op het traject Schiedam – Hoek van Holland. De huidige exploitatie van deze spoorlijn kent een grote spits/dalverhouding (spits druk, dal stil) en een grote eenzijdigheid ('s ochtends veel reizigers naar Rotterdam, 's avonds veel reizigers in tegengestelde richting) in het vervoer. De stadsregio Rotterdam en de vier gemeenten willen het gebruik van deze lijn intensiveren en optimaliseren. De wijze waarop dit wordt gerealiseerd en de taakverdeling zijn in de bestuurlijke overeenkomsten Hoekse Lijn vastgelegd.

Het ombouwen van de Hoekse Lijn betekent een koppeling met het bestaande metronetwerk van Rotterdam in Schiedam Centrum. Daarbij gaan de voertuigen in hogere frequentie rijden dan in de huidige situatie. Daardoor wordt de Hoekse Lijn voor meer reizigers aantrekkelijker. Het centrum van Rotterdam wordt rechtstreeks, zonder overstap, bereikbaar voor bewoners van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland en vice versa. Hiermee worden de plaatsen aantrekkelijker als woon- en werklocatie. Het project Hoekse Lijn zorgt er verder voor dat de huidige stations toegankelijker en sociaal veiliger worden gemaakt en dat reizigers comfortabeler kunnen in- en uitstappen.

Ten opzichte van een situatie waarin de Nederlands Spoorwegen de exploitatie met NS-Sprinters voortzet, worden op jaarbasis circa 52% meer instappende reizigers verwacht en groeit het totaal aantal reizigerskilometers met circa 27%. De groei wordt vooral veroorzaakt door een betere bereikbaarheid en kortere reistijd vanuit Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen naar Rotterdam Centrum, Rotterdam Zuid en Den Haag-Leiden, en vice versa.

Te verlengen deel

Hoek van Holland heeft met het strand, het duingebied met zijn natuur- en cultuurhistorische waarden en de ligging aan de Nieuwe Waterweg de potentie om uit te groeien tot een belangrijke badplaats. Dit is als ambitie opgenomen in de Stadsvisie Rotterdam 2030 en de Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2021. Een goede OV-verbinding naar het strand en de duinen wordt daarbij van groot belang geacht.

Het huidige eindstation Hoek van Holland Strand ligt door de aanleg van de Van Dixhoorndriehoek in de jaren 70 nu zo'n 1.200 meter van het strand. Door de metrolijn te verlengen wordt de reistijd tussen Rotterdam Centrum, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis en het strand bij Hoek van Holland sterk verkort. Voor strandbezoekers bedraagt de reistijd inclusief lopen, gerekend vanaf station Schiedam Centrum naar het strand, 46 minuten. Na verlenging wordt dat 34 minuten, dat is een afname met 26%. Verwacht wordt dat door de verkorting van de looptijd en het minder gezeul met bepakking op stranddagen tussen de 10 en 20% meer reizigers met de Hoekse Lijn naar het strand reizen.

De verbeterde verbinding in combinatie met een veilig en comfortabel eindstation op het Zeeplein zullen als een vliegwiel gaan werken voor particuliere investeerders die de toeristische faciliteiten naar een hoger plan willen brengen. Er ontstaat immers een unieke situatie. Nergens aan de Nederlandse kust eindigt een OV-station vrijwel op het strand. Zonder overstappen reis je vanaf het Rotterdamse Centrum naar de zon op het strand, of bij slecht weer vanaf je hotel aan het strand naar een museum in de binnenstad. Er ontstaat hiermee ook een steviger economisch draagvlak voor het dorp. Door vergrijzing en schaalvergroting dreigen daar namelijk de bestaande voorzieningen om te vallen. De grond- en woningwaarde zullen naar verwachting toenemen. Hoek van Holland wordt aantrekkelijker als woonplaats voor zowel jongeren als ouderen. Het te verlengen deel zorgt voor een positieve spiraal in de ontwikkeling van Hoek van Holland tot een aantrekkelijke vierseizoenenbadplaats, om te recreëren, maar ook om te wonen en te werken.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het geldende juridisch-planologisch kader voor het plangebied is versnipperd. Hieronder wordt kort op de nog geldende plannen ingegaan.

1. Uitbreidingsplannen

Voor een groot deel van het plangebied waren het uitbreidingsplan in hoofdzaak "Hoek van Holland" en het uitbreidingsplan in onderdelen "HvH Zuidelijk Strandcentrum I" van toepassing. Deze plannen zijn door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld op 22 juni 1922 respectievelijk 14 april 1960. Deze plannen dateren van voor de invoering van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit 1965. Op grond van artikel 9.3.2 van de Invoeringswet Wro hebben deze plannen per 1 juli 2013 hun rechtsgeldigheid verloren als planologisch kader. Hierdoor moet teruggevallen worden op de algemene bouwverordening. Om te voorkomen dat ongewenste bouwactiviteiten plaatsvinden, heeft de gemeenteraad op 20 juni 2013 een voorbereidingsbesluit genomen in de verwachting dat voor dit gebied binnen afzienbare tijd nieuwe bestemmingsplannen in werking zullen treden.

Naast de twee eerder genoemde uitbreidingsplannen is een deel van het plangebied ook gelegen in het uitbreidingsplan in onderdelen "Hoek van Holland Dorp". Dit plan is op 16 februari 1961 vastgesteld door de Rotterdamse gemeenteraad. Ook voor dit uitbreidingsplan geldt dat het per 1 juli 2013 zijn rechtskracht heeft verloren. Om te voorkomen dat ongewenste bouwactiviteiten plaatsvinden, heeft de gemeenteraad op 9 september 2014 een voorbereidingsbesluit genomen in de verwachting dat voor dit gebied binnen afzienbare tijd nieuwe bestemmingsplannen in werking zullen treden.

2. Algemene bouwverordening

Een klein deel van het plangebied behoort niet tot één van de hiervoor genoemde plannen. Het gaat hierbij om het meest westelijke deel van het plangebied. Hiervoor vormt de algemene bouwverordening het juridisch-planologisch kader.

1.4 Gekozen planopzet

Dit bestemmingsplan biedt een juridisch-planologische regeling, zodat de geplande spoorverlenging gerealiseerd kan worden. Ook wordt door middel van dit plan het nieuwe station nabij het Zeeplein (einde van de Badweg aan de westzijde) mogelijk gemaakt en andere voor de lijn benodigde (infrastructurele) voorzieningen. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding.

Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Rotterdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012).

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor het onderhavige project.

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

De in de SVIR genoemde nationale belangen 5 tot en met 7 hebben betrekking op het thema 'mobiliteit'. Hiermee wordt getracht een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's (inclusief achterlandverbindingen) te realiseren en in stand te houden. Daarnaast wordt getracht de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen beter te benutten.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen opgenomen in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op de doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Titel 2.7 van het Barro gaat in op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet aangemerkt worden als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2 Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op deze gebieden mag hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken.

Andere nationale belangen die van belang zijn voor dit bestemmingsplan betreffen de titels 2.3 en 2.11. Deze betreffen de bescherming van het kustfundament, dan wel primaire waterkering. Deze keringen dienen in een bestemmingsplan voorzien te worden van een passende bestemming, zodat de waterkerende functie behouden blijft. Tevens is titel 2.10 van het Barro van toepassing. Deze gaat in op de ecologische hoofdstructuur, waarbij het Rijk de bescherming hiervan overlaat aan de provincie. In artikel 2.10.2 Barro is namelijk geregeld, dat

de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur in de provinciale verordening opgenomen moet zijn, evenals de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied (artikel 2.10.3 Barro).

Naast de nationale belangen hanteert het Rijk ook het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Hiermee wordt voor aspecten die niet vallen onder één van de nationale belangen het beleid overgelaten aan de lagere overheden. Wel geldt hierbij de ladder voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de 'SER-ladder'. Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe stedelijke ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Nota Belvédère

In 1999 is de Nota Belvédère verschenen. Doel van de nota is de cultuurhistorische identiteit meer richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. Deze doelstelling wordt in de nota geconcretiseerd in een breed scala van te ondernemen acties op Rijks-, regionaal- en lokaal niveau. In het kader van de nota is een landsdekkend overzicht gemaakt van de cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden: de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland (ook wel Belvédèrekaart genoemd). Het bestemmingsplangebied behoort hier niet toe.

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is de Monumentenwet uit 1988. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Dit verdrag is in de Wet op de archeologische monumentenzorg verankerd, die officieel in werking is getreden op 1 september 2007, ondermeer als wijziging op de Monumentenwet 1988.

In het kader van het project 'modernisering monumentenzorg' (MoMo) hebben per 1 januari 2012 enkele wijzigingen in de wet- en regelgeving plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplanproces is de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de belangrijkste: gemeenten dienen in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. In (de directe omgeving van) het plangebied zijn diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Hiervoor wordt verwezen naar § 4.10.

Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Op grond van Barro maakt de huidige Hoekse Lijn onderdeel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is echter per brief¹ aangegeven dat dit niet meer het geval zal zijn na de ombouw. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen betrekking op de nationale belangen 5 tot en met 7 uit de SVIR. Verder is van belang, dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrail en de verlenging hiervan getracht wordt een verbetering van het spoornetwerk te realiseren en om mensen die naar het strand willen uit de auto te krijgen.

De betreffende delen van het kustfundament en primaire waterkering die binnen het plangebied zijn gelegen, zijn voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Aan deze bestemming is een vergunningstelsel gekoppeld, waardoor de waterkerende functie

¹ Brief van Ministerie van Infrastructuur d.d. 9 december 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/270696.

van deze objecten is gewaarborgd. Voor het nationaal belang 'Ecologische hoofdstructuur' wordt verwezen naar de conclusie in § 2.2.

Ten aanzien van de ladder van duurzame verstedelijking geldt, dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”. Daarvan is geen sprake, zodat gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

2.2 *Provinciaal beleid*

Visie Ruimte en Mobiliteit

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord. Met betrekking tot het OV-netwerk stelt de provincie in haar visie, dat een inhaalslag op twee punten noodzakelijk is om een kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke agglomeratie te krijgen. Zo loopt ten eerste het OV-systeem nog steeds achter de grote toename van regionale verplaatsingen aan. Daarnaast is de benutting van capaciteitswinst in het regionale systeem door de aanleg van de HSL nog niet volledig gewaarborgd. Het oplossen van knelpunten in het regionaal systeem blijft daarom belangrijk.

Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

Het plangebied is gelegen binnen zowel het bestaand stads- en dorpsgebied, als het kustlandschap en de ecologische hoofdstructuur c.q. Natura 2000-gebied. Hierbij is in de Structuurvisie de verlenging van de lijn tot het begin van het strandplein aan de Badweg opgenomen.

Bestaand stads- en dorpsgebied

Voor het bestaand stads- en dorpsgebied is één van de speerpunten van het provinciale beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarnaast dient ingezet te worden op transformeren, herstructureren en

verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Het kustlandschap

Veel meer dan de andere grote landschappen wordt het kustlandschap gekenmerkt door een afwisseling van stedelijk gebied, natuur en landschap. Instandhouding van de kwaliteiten van het duingebied en de landgoederenzone is van groot belang, met het oog op biodiversiteit en kustveiligheid. Dit gaat samen met de functie van een aantal duingebieden als waterwingebied. De kust wordt tussen Hoek van Holland en Scheveningen op een innovatieve, natuurlijke manier beschermd en uitgebreid door de Zandmotor. Voor de gehele kustzone is gebiedsgerichte versterking van het toerisme als economische sector een centrale opgave. De kust vormt een belangrijke drager voor de versterking van het vestigingsklimaat in Zuid-Holland. Belangrijk is een goede zonering en aansluiting bij de grote variatie in stedelijke, economische, cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Verbetering van de bereikbaarheid van enkele badplaatsen maakt hiervan onderdeel uit. Van belang is dat de diverse badplaatsen aan de Zuid-Hollandse kust een eigen, onderscheidend profiel ontwikkelen, met bijbehorend aanbod, afgestemd op hun ligging en bereikbaarheid. In de genoemde zonering biedt het strand een belangrijke kwaliteit als openbare en recreatieve ruimte op de schaal van de gehele provincie. Binnen dit gegeven kan strandbebouwing bijdragen aan het onderscheidend profiel van de badplaatsen.

Ecologische Hoofdstructuur / Natura 2000-gebied

De duinen, de rivieren, de deltawateren en de natuurgebieden in het veenweidegebied zijn de grote dragers van de biodiversiteit in Zuid-Holland. Het belangrijkste instrument om de biodiversiteitsdoelen te bereiken is realisatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De provincie heeft de ambitie om de EHS uiterlijk in 2027 gerealiseerd te hebben. De EHS bestaat uit een robuust, kwalitatief hoogwaardig en samenhangend netwerk van bestaande bos- en natuurgebieden, landgoederen, nieuwe natuurgebieden, ecologische verbindingen, de grote rijkswateren en de Noordzee. De EHS wordt goed beheerd en valt onder categorie 1 (gebieden met bijzondere kwaliteit). Met het Europese ecologische netwerk Natura 2000 wordt beoogd de 'natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied' in een gunstige staat van instandhouding te houden of te brengen. In Zuid-Holland zijn 23 gebieden aangewezen als Natura 2000-gebied. De Natura 2000-gebieden maken deel uit van de EHS, maar zijn voor hun instandhouding en functioneren mede afhankelijk van de overige EHS en de ecologische kwaliteit van de landbouw- en recreatiegebieden daarbuiten.

Programma Ruimte en Programma Mobiliteit

Het strategisch beleid uit de structuurvisie is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit. Deze programma's verwijzen naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteiten. Daarbij zal ook aandacht moeten zijn voor de aanwezige restanten van de Atlantikwall. Dit relict van de Duitse bezetting is onderdeel van een verdedigingslinie langs de Noordzeekust van Noorwegen tot Spanje. De Atlantikwall bestond uit kustbatterijen, versperringen (o.m. tankvallen, drakentanden, muren) en ondersteuningsbunkers. Deze relicten vormen een tastbaar onderdeel van de recente wereldgeschiedenis. Aandacht is nodig voor de beleefbaarheid van de linie als geheel, voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Met betrekking tot het kustlandschap wordt in het Programma Ruimte gesteld, dat dit landschap is opgebouwd uit een opeenvolging van jonge duinen, strandvlakten en strandwallen parallel aan de kust. Veel strandwallen zijn in de loop van de tijd vergraven voor het zand of de bollenteelt, waardoor het kenmerkende reliëf is verdwenen. De duinen en het strand kennen een grote natuurlijke dynamiek en uitersten in omstandigheden: van droog en heet naar nat en koud of van zout naar zoet. Dit maakt de duinen ecologisch erg waardevol. Instandhouding van de kwaliteiten van het duingebied is van groot belang, met het oog op biodiversiteit en kustveiligheid. Voor de gehele kustzone is gebiedsgerichte versterking van de toeristische kwaliteiten een centrale opgave. Verbetering van de bereikbaarheid van de kust is hier onderdeel van. Van belang is dat de diverse badplaatsen aan de Zuid-Hollandse kust een eigen, onderscheidend profiel ontwikkelen met bijbehorend aanbod (bijvoorbeeld een zeejachthaven) afgestemd op hun ligging en bereikbaarheid. Ontwikkelingen versterken en gebruiken waar mogelijk de natuurlijke dynamiek en omstandigheden van de duinen en de kust. Daarnaast dient het verschil herkenbaar te blijven tussen 'hoog en droog' en 'laag en nat'.

De natuurgebieden in Zuid-Holland zijn te onderscheiden naar hun ligging in het landschap. Inrichting en beheer zijn dan ook gerelateerd aan het onderscheid tussen kust-, delta- en veenlandschap. Het betreft een samenhangend netwerk van unieke natuurlandschappen dat toegankelijk en beleefbaar is in evenwicht met de ecologische draagkracht ter plaatse. Ontwikkelingen behouden of herstellen dan ook de wezenlijke natuurkenmerken en waarden van een gebied.

Met betrekking tot het OV-netwerk wordt in het Programma Mobiliteit gesteld, dat de ambitie van de provincie is gericht op een adequaat regionaal OV-aanbod. Het beleid wordt gericht op de veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-net lijnen (waar de Hoekse Lijn deel van uit zal maken).

De missie van Stedenbaan is om de ruimtelijk-programmatische opgaven bij stations te verbeteren in samenhang met de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad. Dit gebeurt door het realiseren van een zowel voor de inwoners als voor de reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes. De partners binnen Stedenbaan hebben verder afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations.

Wat Stedenbaan is voor de Zuidelijke Randstad, is R-net voor de gehele Randstad. Ook R-net beoogt de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing). In de provincie wordt dit al uitgerold voor een aantal HOV-corridors in Holland-Rijnland en ook de nieuwe trams van Randstadrail in Den Haag zijn in lijn met de R-net formule.

In het Programma Ruimte wordt met betrekking tot spoorlijnen gesteld, dat deze naast hun verbindende functie belangrijke lijnen zijn om het landschap te beleven. Bij ontwikkelingen langs het spoor of in stationsgebieden is een visuele relatie tussen spoor en omgeving gewenst; dit betekent dat ontwikkelingen rekening houden met het zicht vanuit de trein op de omgeving.

Verordening ruimte 2014

De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

Eén van de aspecten die is vastgelegd in de verordening betreft de EHS (artikel 2.3.4). Zo is bepaald, dat geen bestemmingen mogen worden gerealiseerd die de kenmerken en waarden significant beperken of die leiden tot vermindering van de oppervlakte of samenhang van gebieden die tot de EHS behoren, tenzij daarmee een zwaarwegend belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moeten mitigerende maatregelen de schade zo veel mogelijk beperken en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Toestemming hiervoor wordt alleen verleend als sprake is van bijzondere omstandigheden. Ook moet voldaan worden aan de overige voorwaarden voor een ontheffing van de Verordening ruimte.

Omdat de EHS in en rondom het plangebied aangemerkt is als categorie 1 (gebieden met bijzondere kwaliteit), kan niet zonder meer voorzien worden in een ruimtelijke ontwikkeling. Alleen ontwikkelingen van bovenlokale infrastructuur, van natuur of een in het Programma ruimte uitgezonderde ontwikkeling zijn toegestaan, waarbij voldaan moet worden aan de gestelde voorwaarden. Zo moet sprake zijn van een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart.

Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De verlenging maakt deel uit van de provinciale structuurvisie en is in die zin niet in strijd met het provinciaal beleid. De beoogde verlenging wordt iets verder doorgetrokken dan eerder voorzien. Dit sluit echter aan op de provinciale opgave om de toeristische kwaliteiten van de kustzone te versterken. Daarnaast is de verlenging van deze HOV-lijn in de Programma's ruimte en mobiliteit opgenomen als "ruimtelijk te reserveren", "het niet onmogelijk maken van nieuwe infrastructuur ter vergroting van de agglomeratiekracht" en "om het mobiliteitsnetwerk compleet te maken".

In de directe omgeving van de verlenging van de Hoekse Lijn zijn de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin" gelegen. Deze gebieden zijn in de Verordening Ruimte aangemerkt als EHS, echter is bij de begrenzing van de EHS rekening gehouden met de verlenging van de Hoekse Lijn. Deze lijn valt dan ook buiten de EHS-aanduiding, zoals die is aangegeven op kaart 8 van de Verordening ruimte 2014. Vanwege de nabijheid van Natura 2000-gebieden is een Passende Beoordeling uitgevoerd (zie § 4.11). De verlenging van de Hoekse Lijn wordt daarnaast zodanig vormgegeven, dat deze goed past in zijn omgeving (zie § 3.2). De aanwezige natuurwaarden en kenmerken worden hierbij zoveel mogelijk behouden / versterkt.

2.3 Regionaal beleid

Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020

De stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en -maatregelen, zowel op korte als op lange termijn. Hierbij wordt de dezelfde visie gehanteerd als in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: "mobiliteit mag en de burger kiest zelf met welk middel, waarbij de overheid in de vraag naar

mobiliteit voorziet; dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid".

Met betrekking tot het regionale openbaar vervoer wordt in dit plan gesteld, dat op een aantal regionale assen de infrastructuur van NS en die van de metro aan elkaar gekoppeld moet worden. Hierdoor wordt het mogelijk om met nieuwe voertuigen (lightrail) op beide systemen te kunnen rijden en dat leidt tot een goed ov-netwerk op stadsgewestelijk niveau. De delen van de regio die aan deze regionale assen liggen, worden dan direct en snel gekoppeld met het Rotterdamse centrum en met andere regionale knooppunten.

Om het kwaliteitsnetwerk voor het regionaal openbaar vervoer op orde te brengen zijn verbeteringen en aanvullingen nodig. Hoek van Holland behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort hier tot de drager van het openbaar vervoer. Kwaliteitsverbetering van deze lijn vraagt om een hogere frequentie en extra haltes in Hoek van Holland en Maassluis. Dit kan gerealiseerd worden door de Hoekse Lijn geschikt te maken voor lightrail, waarbij verlenging tot het strand in Hoek van Holland uitgangspunt is. Met een koppeling aan het Rotterdamse metronetwerk ontstaat een regionale lijn die reizigers uit deze subregio snel tot in het centrum van Rotterdam brengt en vanuit (regio) Rotterdam naar het strand.

Bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I en II"

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen een bestuurlijke overeenkomst over de Hoekse Lijn ondertekend: stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland. In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden tot aan de halte Maassluis. Daarnaast zijn nog enkele specifieke afspraken vastgelegd, die betrekking hebben op Hoek van Holland. Zo wordt hier gesproken over een nieuw te bouwen halte Hoek van Holland Strand.

Op 3 december 2014 is het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 ook nog enkele specifieke afspraken vastgelegd. Met betrekking tot de verlenging van de Hoekse Lijn gaat het hierbij om een mogelijke verder westwaartse verplaatsing van het geprojecteerde eindstation Hoek van Holland Strand. Daarnaast acht Rotterdam het van groot belang, dat de lijn op een goede wijze landschappelijk wordt ingepast. Met name rondom de stations dient optimaal rekening gehouden te worden met de bestaande en nieuwe recreatieve voorzieningen.

Besluit dagelijks bestuur stadsregio Rotterdam

Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. In Hoek van Holland wordt de lijn circa 1.200 meter verlengd tot vlak bij de zee. De lijn loopt daardoor van het strand van Nesseland naar het strand van Hoek van Holland, dwars door het winkelhart van Rotterdam en de andere stedelijke centra in de regio. Een ander onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren.

Conclusie regionaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn past binnen het regionaal beleid. De Stadsregio heeft mede tot doel het openbaar vervoer te bevorderen. Door de verlenging van de lijn wordt de afstand tot aan het strand aanzienlijk verkort. Tevens wordt ook de reistijd tussen Rotterdam Centrum, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis en het strand bij Hoek van Holland verkleind. Hierdoor stijgt het aantal instappende reizigers en groeit ook het totale aantal reizigerskilometers (zie § 3.2). De verbeterde bereikbaarheid en daarmee de vergrote attractiviteit van Hoek van Holland fungeren als vliegwiel voor particuliere investeerders die de toeristische faciliteiten naar een hoger plan willen brengen. Deze hoogwaardige ontsluiting per OV maakt, dat Hoek van Holland zich kan ontwikkelen tot een vier seizoenenbadplaats. Als gevolg hiervan ontstaat een steviger economisch draagvlak voor het dorp, waardoor de grond- en woningwaarde zal toenemen. Hoek van Holland wordt daardoor aantrekkelijker als vestigingsplaats. De verlenging zorgt dan ook voor een positieve spiraal in de ontwikkeling van Hoek van Holland.

2.4 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie.

Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsumenten. Vandaar dat extra wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke groenstedelijke, rustig stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus. Bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed worden daarbij ingezet als katalysator.

De Stadsvisie stelt dat Hoek van Holland de potentie heeft om zich de komende jaren te ontwikkelen tot een kustlocatie met een aantrekkelijk groenstedelijk woonmilieu. Ook woningbouw en de bijbehorende ontsluiting is een belangrijk onderdeel van het programma. Zo is realisatie van de Hoekse Lijn van fundamenteel belang. Met deze lightrailverbinding wordt de relatie tussen Hoek van Holland en de stad verbeterd.

Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2002-2020

In dit beleidsplan geeft het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam aan dat het voor de economische concurrentiepositie van levensbelang is, dat de Randstad zich de komende jaren ontwikkelt tot één samenhangend Deltametropool. Het fundament hiervoor is aanwezig: grote en middelgrote steden vullen elkaar aan met hun specifieke kwaliteiten en voorzieningen. Het gebied heeft een rijke diversiteit aan culturele, landschappelijke en recreatieve waarden. De mate waarin de verschillende voorzieningen bereikbaar zijn, bepaalt echter de levensvatbaarheid van de Deltametropool. Deze bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van alles: de metropool moet wel leefbaar blijven en de verkeersveiligheid moet verbeterd worden.

In dit document is alleen Rotterdam binnen de ruit beschouwd; er wordt dan ook niet ingegaan op de gewenste beleidsontwikkelingen in Hoek van Holland of specifiek op de Hoekse Lijn. Hiervoor wordt verwezen naar het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de Stadsregio.

Gebiedsidee Hoek van Holland 2020/2030 en Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030

De deelgemeente Hoek van Holland en het stadsbestuur van de gemeente Rotterdam zijn zeer ambitieus wat betreft de verdere ontwikkeling van Hoek van Holland. In het voorjaar van 2008 is door de deelraad het 'Gebiedsidee Hoek van Holland 2020/2030' vastgesteld. Hierin zijn de drie kernambities voor Hoek van Holland ruimtelijk vertaald:

1. de beste evenementenbadplaats worden;
2. een aantrekkelijke woonkern zijn en blijven;
3. de bedrijvigheid versterken.

De Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030 - door de toenmalige deelgemeenteraad in maart 2010 vastgesteld, maar niet bekrachtigd door de centrale stad - bundelt alle projecten die voortvloeien uit het Gebiedsidee en vertaalt ze in een uitvoeringsprogramma. Uiteindelijk dienen alle gestelde ambities in 2030 gerealiseerd te zijn.

Door realisatie van woningbouwplannen en de verbreding van het toeristisch seizoen, zal de totale verkeersintensiteit toenemen. Om de groeiende bezoekersstromen op te vangen dienen aan de reiziger meer keuzes geboden te worden: parkeren bij het strand tegen betaling, maar ook betere en goedkopere manieren om het strand te bereiken. Door de Hoekse Lijn door te trekken naar het strand en deze om te bouwen naar een lightrailverbinding wordt de bereikbaarheid per trein veel beter. Bovendien kan nabij de Maeslantkering een P+R-voorziening worden ingericht, die direct vanaf de A20 en de Tweede Ontsluitingsweg bereikbaar is. Hiervandaan kan dan overgestapt worden op de lightrail of de boot die het dorpscentrum en het strand aandoen.

Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2021

De Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2021 is een herijking van de Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030 en schetst de beleidsagenda van de (voormalige) deelgemeente voor de komende tien jaar. De belangrijkste ambities van Hoek van Holland zijn:

- badplaats met veelzijdig toeristisch-recreatief product (zee, haven, groen, cultuur);
- aantrekkelijke woonplaats met meer koopwoningen en aanbod voor doorstroming senioren (verwacht inwonertal 2020: 10.600);
- met een verbeterde lightrail openbaar vervoer verbinding Rotterdam-Hoek van Holland strand;
- aandacht voor behoud en uitbreiding van bestaande werkgelegenheid en bedrijvigheid.

De Hoekse Lijn wordt in deze gebiedsvisie bestempeld als cruciaal voor de ambities van Hoek van Holland. Dit geldt zowel voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling als voor de aantrekkelijkheid als woonplaats voor een bredere doelgroep dan enkel Hoekenezen. Door de ombouw naar lightrail en het aansluiten op het regionale metronet ontstaat een directe verbinding met Rotterdam. Hierdoor is het niet meer nodig om in Schiedam over te stappen, waardoor de psychologische afstand tot Rotterdam verkort wordt. Tevens heeft de ombouw van de Hoekse Lijn tot voordeel, dat de verkeersproblematiek op de strand-topdagen beter geregeld kunnen worden. Een deel van de strandbezoekers zal dan namelijk voor het openbaar vervoer kiezen, mits de lijn verlengd wordt tot aan het strand.

Gebiedsplan Hoek van Holland 2014-2018

De gebiedscommissie Hoek van Holland heeft in juli 2014 het gebiedsplan "Hoek van Holland 2014-2018" vastgesteld, waarin de ambitie voor deze periode staat beschreven. In dit

gebiedsplan worden vijf topprioriteiten voor Hoek van Holland genoemd. Een van deze prioriteiten betreft de verbetering van de bereikbaarheid van het dorp. De gebiedscommissie ziet graag dat in 2018 de H6-weg is gerealiseerd. Dit voorkomt dat doorgaand verkeer door de kern rijdt. Daarnaast is het wenselijk dat in 2018 de Hoekse Lijn is omgebouwd tot een lightrailstelsel en dat deze is doorgetrokken naar het strand. De doortrekking vormt namelijk een goed alternatief voor het vervoer naar het strand per auto. Tevens draagt de ombouw bij aan een snelle en directe bereikbaarheid van Hoek van Holland. De gebiedscommissie heeft hierbij als wens dat beide infrastructurele projecten gelijktijdig worden gerealiseerd. Een verbeterde bereikbaarheid draagt ook bij aan de ontwikkeling van Hoek van Holland tot een vier seizoenenbadplaats. Dit is ook een van de vijf topprioriteiten die in het gebiedsplan zijn gesteld.

Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Uit de hierboven genoemde beleidsstukken blijkt, dat een van de belangrijkste ambities voor Hoek van Holland het versterken als 'badplaats' is. Hoek van Holland heeft de ambitie én mogelijkheden om als aantrekkelijke vier seizoenenbadplaats bij te dragen aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor (de regio) Rotterdam. Cruciaal voor deze ambitie is een goede bereikbaarheid van het strand. Een verbeterde openbaar vervoerverbinding met een station dicht bij het strand is hierbij zeer wenselijk. Dit bestemmingsplan maakt de gewenste verlenging van de Hoekse Lijn mogelijk, alsmede het nieuwe station Hoek van Holland Strand. Deze ontwikkelingen dragen bij aan de gewenste ambitie voor Hoek van Holland. Dit bestemmingsplan voldoet dan ook aan de gemeentelijke beleidskaders.

3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het voornemen. Alvorens in te gaan op de beoogde nieuwe situatie, wordt eerst aandacht besteed aan de ontstaansgeschiedenis van de Hoekse Lijn, de bestaande situatie en het huidig gebruik.

3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

Historische ontwikkeling Hoekse Lijn

Halverwege de jaren '60 in de 19^e eeuw is sprake van een regelmatige bootverbinding tussen het spoorwegennet in Groot-Brittannië en Nederland. Eenmaal per week vaart namelijk een boot van Harwich naar het station Rotterdam Maas. Vanaf 1875 wordt de frequentie zodanig verhoogd, dat sprake is van een dagelijkse vaart. Om de reistijd te verkleinen, worden - in eerste instantie door Engelse particulieren - plannen gemaakt om een spoorverbinding naar Hoek van Holland te realiseren. Uiteindelijk leidden deze plannen ertoe, dat in het kader van de derde en laatste staatsaanleg in juli 1875 wordt besloten om een spoorlijn van Schiedam naar Maassluis aan te leggen. Op een later moment wordt vervolgens het besluit genomen om de lijn door te trekken naar Hoek van Holland.

De Hoekse Lijn - als aftakking van de spoorlijn Den Haag - Rotterdam - is dan ook in twee etappes aangelegd. Zo is in 1891 het gedeelte Schiedam (Centrum) - Vlaardingen - Maassluis geopend en volgde het traject Maassluis - Hoek van Holland twee jaar later. Het eind van de spoorlijn werd toepasselijk Hoek van Holland Eindpunt genoemd (tegenwoordig Haven). Weer twee jaar later wordt de Hoekse Lijn enkele honderden meters doorgetrokken naar het strand. Omdat Hoek van Holland Eindpunt min of meer als kopstation is gebouwd en het doortrekken van de sporen door de aanwezigheid van de Berghaven niet mogelijk is, buigen de sporen naar Hoek van Holland Strand ter hoogte van het station af zodat een soort vork-station ontstaat. Voor een goedkopere en meer frequente exploitatie wordt de Hoekse Lijn in 1935 geëlektrificeerd.

Direct na ingebruikname van de volledige lijn in 1893 gaan posttreinen van Hoek van Holland naar Hamburg en Berlijn rijden. Dit geldt ook voor de Noordexpress: de rechtstreekse spoor- en bootverbinding tussen Londen en Berlijn. Hiermee start de periode als belangrijke schakel in het Europese spoorwegennet. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog komt een tijdelijk een einde aan de treindienst. Na de Eerste Wereldoorlog duurt het twee jaar voordat zowel de trein- als bootdiensten weer op het oude voorzieningenniveau zijn. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden de internationale verbindingen via Hoek van Holland opnieuw gestaakt.

Direct na de Tweede Wereldoorlog komen de internationale verbindingen weer op gang. Zo wordt de verbinding via Hoek van Holland gebruikt voor Britse verlofgangerstreinen tussen Hoek van Holland en Duitse steden als Hamburg, Hannover en Münster. Daarnaast gaat vanaf 1946 de Holland-Scandinavië Express rijden en enkele jaren later vertrekken er vanuit De Hoek diverse treinen naar een groot aantal Europese bestemmingen. Ook Amsterdam kent in aansluiting op zowel de dag- als de nachtboot naar Harwich een rechtstreekse verbinding met De Hoek. Het station wordt daarom in 1950 uitgebreid met een nieuw ontvangst- en kantoorgebouw aan de zijde van de Nieuwe Waterweg. Vijf jaar later worden twee nieuwe perrons in de boog naar Hoek van Holland Strand gerealiseerd. Omdat de stationshal redelijk ver van de perrons verwijderd is, werd hier een haltegebouw geplaatst. Daarnaast wordt in 1963 een losplaats voor autotreinen in gebruik genomen.

Net als het stationsgebouw is ook het emplacement behoorlijk van omvang. Er waren diverse loodsen, waaronder een douaneloods en een locomotievenloods. Verder waren op en bij het emplacement een draaischijf, seinhuizen, een watertoren en een elektriciteitscentrale te vinden. In de hoogtijdagen telde het station niet minder dan zes vertreksporen. De sporen 1 en 2 zijn de twee perrons langs de doorgaande sporen. Spoor 3 werd vooral gebruikt door de intercity of door de stoptrein als deze hier haar eindbestemming had. De kopsporen 4, 5 en 6 waren jarenlang het vertrekpunt voor de vele buitenlandse treinen. Tegenwoordig wordt spoor 4, net als spoor 3 slechts een enkele keer per dag gebruikt. De sporen 5 en 6 zijn inmiddels buiten gebruik.

Door de groeiende populariteit van de burgerluchtvaart en de auto komt vanaf halverwege de jaren '60 van de vorige eeuw verandering aan het internationale belang van de Hoekse Lijn. Dit leidt ertoe dat in de loop van de jaren '80 een eind komt aan de meeste internationale treindiensten. Begin jaren '90 rijden nog slechts drie internationale treinen in aansluiting op de veerboten van en naar Harwich. In mei 1993 vertrekt echter de laatste internationale treindienst op de Hoekse Lijn.

De Hoekse Lijn fungeert tegenwoordig voornamelijk als belangrijke voorstadsverbinding tussen Rotterdam en Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Hiertoe is in de loop der jaren ook een aantal nieuwe voorstadshaltes geopend: Schiedam Nieuwland, Vlaardingen West en Maassluis West.

Huidige situatie omgeving plangebied

Kijkend van oost naar west start het bestemmingsplangebied direct na het huidige station Hoek van Holland Haven. Dit station is gelegen in een bocht van de Hoekse Lijn nabij de Stena Line Terminal. Na dit station staat niet al te hoge beplanting tussen het spoor en de waterkering, die voor enige afscherming zorgt. Aan de zuidzijde van het spoor grenzen de tuinen van de woningen aan de Stationsweg. Het spoor eindigt bij het station Hoek van Holland Strand. Het betreft hier een eenvoudig eindstation, bestaande uit twee perrons en een beëindiging van de sporen in de vorm een stootblok. Het station heeft ook geen stationsplein; vanaf de perrons loopt men de Strandweg op. Momenteel bevindt dit station zich op de grens tussen het meer gecultiveerde, bewoonde gebied en het natuurlijke duingebied. Voor de opspuiting van de Van Dixhoorndriehoek in de jaren zeventig bevond het station zich echter daadwerkelijk aan het strand. Tegenwoordig is het strand op circa 1.200 meter afstand gelegen, waardoor de bereikbaarheid van het strand per trein niet optimaal is.



Afbeelding 2: Het huidige station Hoek van Holland Strand (bron: Google Maps).

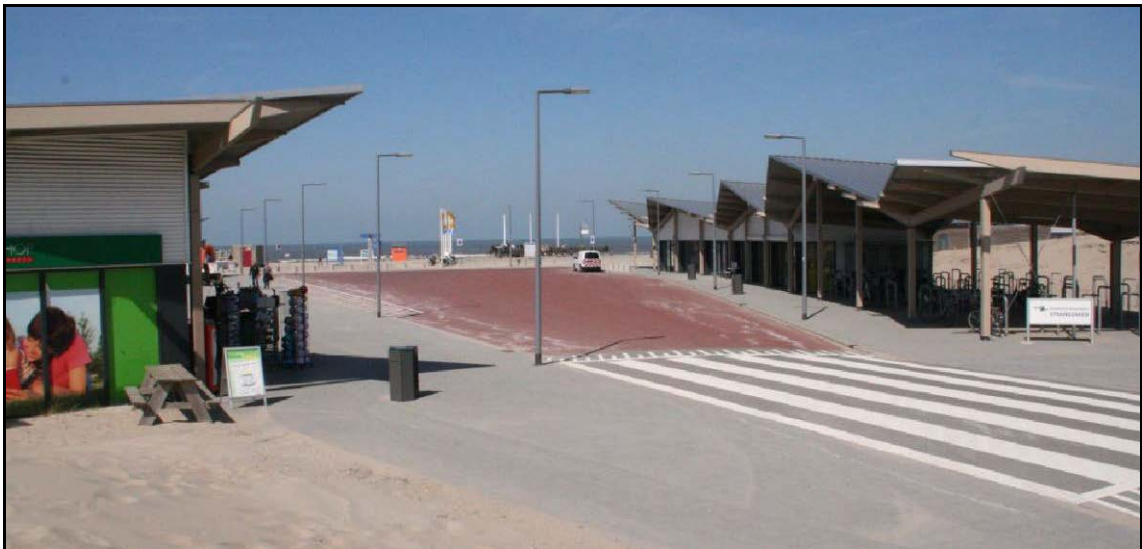
Langs de Strandweg, als één van de twee ontsluitingswegen richting het strand, staan woningen. Aan de zuidzijde betreffen het eengezinswoningen met een voortuin; aan de noordzijde zijn gebouwen met appartementen gesitueerd. Bij het ontwerp van deze woongebouwen is expliciet rekening gehouden met een doorkijk naar het noordelijk van deze gebouwen gelegen Vinetaduin. Dit geldt voor het uitzicht vanaf de Strandweg, maar zeker ook vanuit de woningen. Om die reden staan ze op palen en een sokkel waar een glazen wand de entreehal omsluit. Het Vinetaduin is een natuurlijk duingebied dat vrij dicht begroeid is met heesters (voornamelijk duindoorn). Vanaf de Strandweg is de toegang tot de camping van Stichting Vafamil (voor personeel van het Ministerie van Defensie) en tot de Paviljoensweg met woning in het Vinetaduin. De in het duin aanwezige troposcatterantennes zijn bijna overal zichtbaar en vormen een oriëntatiepunt in het gebied. Afgezien van de naam herinnert de Strandweg in niets meer aan de voormalige ligging aan het strand.



Afbeelding 3: Aanblik op het gebied rondom de Strandweg (bron: Google Maps).

Een andere ontsluitingsroute naar het strand wordt gevormd door de Badweg. Hoewel deze weg dwars door het duingebied loopt, wordt de beleving van de omgeving niet alleen bepaald door natuurlijke vormen en vegetatie. Vanaf de weg is namelijk de museumbunker van de Stichting Atlantikwall (onderdeel van het verdedigingscomplex Voorduin) zichtbaar. Ook is sprake van een vlak, kaal terrein, dat in het verleden in gebruik is geweest voor munitieaanleg. Aan de zuidzijde van de Badweg is tevens een groot geasfalteerd parkeerterrein aanwezig, dat wordt omzoomd door duinvegetatie.

Ten noorden van de Badweg, tussen het munitieaanlegsterrein en het plein aan het eind van de Badweg, bevindt zich een restant van de oorspronkelijke slingerende fiets- en wandelpaden. Door de rechte en vlakke ligging van de Badweg is de zee van ver zichtbaar. Voorbij de parkeerplaats wordt de vegetatie langzamerhand dunner en wordt het beeld afwisselender met grotere hoogteverschillen en kale plekken waar het zand zichtbaar is. Aan het eind van de Badweg verbreedt deze zich tot een plein: het Zeeplein. Vanaf hier is de blik dan ook gericht op de zee. Aan weerszijden vormen de aanwezige kiosken de wand van het Zeeplein en verhinderen daarmee het zicht op de duinen. De Badweg lijkt op het eerste oog te eindigen bij het Zeeplein, maar auto's kunnen links- en rechtsaf slaan naar de Zeekant. Hoewel de strandpaviljoens ook een entree aan deze zijde hebben, oogt de weg als een achterweg en wordt het voornamelijk voor expeditie en parkeren gebruikt.



Afbeelding 4: De aanwezige kiosken rondom het Zeeplein.

3.2 **Projectbeschrijving**

Alvorens in te gaan op de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, wordt het project Hoekse Lijn uiteengezet.

Project Hoekse Lijn

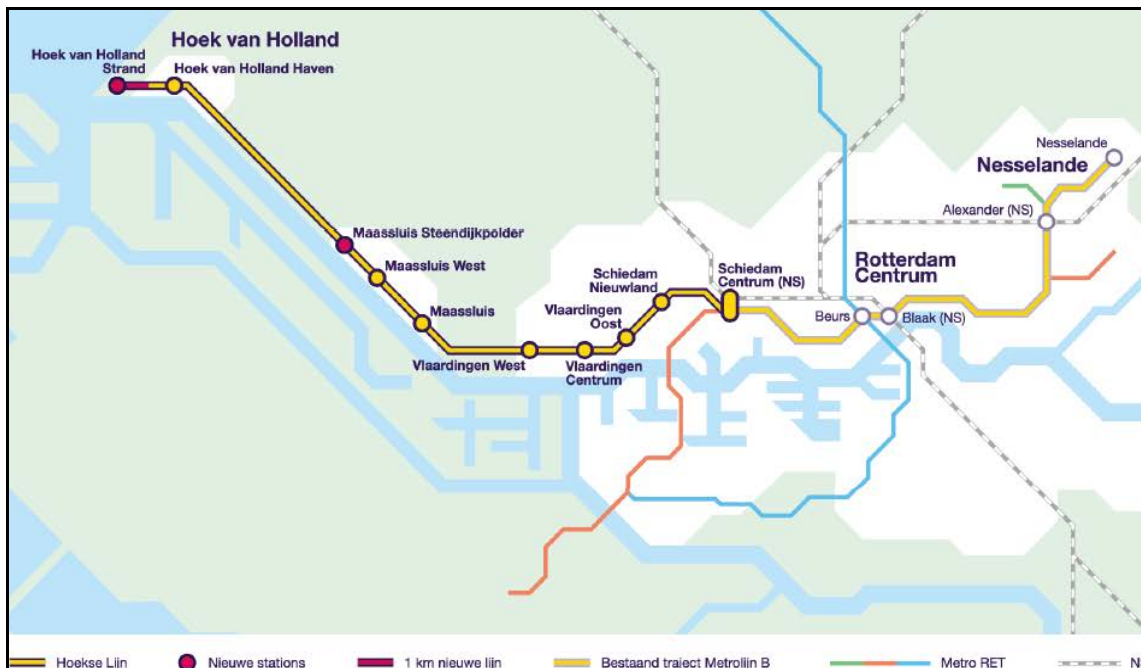
Het project Hoekse Lijn beoogt het aantakken van de spoorlijn naar Hoek van Holland op het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor lightrail-exploitatie. Zoals blijkt uit § 2.3, heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam, als exploitatiebeheerder van de Hoekse Lijn, het besluit voor deze ombouw genomen. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk het bestaande spoor te handhaven.

Desondanks zijn rondom de Hoekse Lijn enkele ingrepen noodzakelijk. Zo dienen de zeven bestaande stations langs de lijn - Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost, Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en Hoek van Holland Haven - geschikt gemaakt te worden voor metrovoertuigen en gerenoveerd te worden. Hierbij worden alle perrons ingekort naar 90 meter, verhoogd en dichter tegen de rails aangelegd. Daar waar perrons in een bocht liggen, worden deze rechtgetrokken. Op enkele plekken wordt een extra keer- of opstelspoor aangelegd en worden wissels aangepast. Daarnaast zijn ten behoeve van de ombouw aanpassingen aan de energievoorziening nodig. Metrovoertuigen rijden namelijk op 750 volt, terwijl de huidige NS-Sprinters op 1500 volt rijden. Vanwege de aanpassingen aan de energievoorziening en de hogere rittfrequenties zijn ook nieuwe gelijkrichterstations nodig. Verder moet het beveiligingssysteem worden aangepast door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe beveiligingsstations.

Op enkele plaatsen zijn grotere ingrepen voorzien. Zo vindt in Schiedam de koppeling aan het metronet plaats en is hier de aanleg van een goederenopstelspoor noodzakelijk. Immers, de Hoekse Lijn wordt zodanig omgebouwd, dat de lijn deels nog gebruikt kan worden voor het huidige goederentransport. In Maassluis is het nieuwe station "Maassluis Steendijkpolder" voorzien. Ook in Hoek van Holland wordt een nieuw station gebouwd (Hoek van Holland Strand; het huidige gelijknamige station komt hierbij te vervallen) en wordt de lijn verlengd.

Door de ombouw van de Hoekse lijn en de aantakking op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand van Hoek van Holland en het strand aan de

Zevenhuizerplas in Nesselande. Het hart van Rotterdam, evenals de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis worden op deze manier verbonden aan deze stranden, maar zijn onderling uiteraard ook sneller bereikbaar. De spoorverlenging zorgt hiermee voor een significante verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de regio Rotterdam.



Afbeelding 5: Schematisch overzicht van de toekomstige metrolijn B, met de Hoekse Lijn.

Verlenging Hoekse Lijn

Zoals eerder aangegeven is door de aanleg van de Van Dixhoorndriehoek het strand ongeveer 1.200 meter van het huidige station Hoek van Holland Strand komen te liggen. Hierdoor is de bereikbaarheid van het strand per openbaar vervoer als niet optimaal te bestempelen. Bezoekers die met het openbaar vervoer reizen zijn daarom genooddaakt om het laatste stuk te voet verder te gaan. Hoewel gedurende de zomer op stranddagen tevens een particuliere pendeldienst rijdt, waar strandgangers tegen betaling gebruik van kunnen maken, vormt de afstand voor veel OV-reizigers een drempel om het strand te bezoeken. Een groot gedeelte van de bezoekers kiest er dan ook voor om met de auto naar het strand te gaan. Op zomerse dagen leidt dit tot verkeersopstoppen in en rondom Hoek van Holland.

Door het station meer naar de kustlijn te verplaatsen wordt het strand meer bezocht en wordt het openbaar vervoer meer gebruikt. De spoorverlenging vormt daarmee een aantrekkelijk alternatief voor een autoreis. De Hoekse Lijn biedt daarmee tevens een mogelijkheid om een deel van het parkeer- en vervoersprobleem tijdens topdagen aan het strand op te vangen. Het doortrekken van de spoorlijn met zo'n 1.200 meter is belangrijk voor zowel het plezier van de bezoekers, maar ook voor de ontwikkeling van het toerisme in Hoek van Holland. De verbeterde bereikbaarheid en daarmee de vergrote attractiviteit van Hoek van Holland fungeren namelijk als vliegwiel voor particuliere investeerders die de toeristische faciliteiten naar een hoger plan willen brengen. Deze hoogwaardige ontsluiting per OV maakt, dat Hoek van Holland zich kan ontwikkelen tot een vier seizoenen-badplaats. Als gevolg hiervan ontstaat een steviger economisch draagvlak voor het dorp, waardoor de grond- en woningwaarde zal toenemen. Hoek van Holland wordt daardoor aantrekkelijker als vestigingsplaats. De verlenging zorgt dan ook voor een positieve spiraal in de ontwikkeling van Hoek van Holland.

Het nieuwe landschappelijk ingepaste station Hoek van Holland Strand krijgt twee sporen met een perron in middenligging en wordt voorzien van een fietsenstalling en gehandicaptenvervoer. Het spoor wordt overwegend als dubbelspoor aangelegd. Alleen tussen het huidige station Hoek van Holland Strand en de kruising met de Strandboulevard is sprake van een enkelspoor. Hier wordt de lijn in een gesloten bakconstructie aangelegd. Het zicht vanaf de Strandweg onder de appartementen door naar het Vinetaduin blijft hierdoor behouden. De kruising met de Strandweg wordt gelijkvloers aangelegd.



Afbeelding 6: Impressie ingang gesloten bak nabij Strandweg-Noord.

Naast de verlenging en de realisatie van een nieuw station, maakt dit bestemmingsplan tevens de ombouw van een deel van het bestaande spoor mogelijk. Het gaat hierbij om het deel vanaf station Hoek van Holland Haven tot aan het huidige station Hoek van Holland Strand. Daarnaast voorziet dit bestemmingsplan in enkele infrastructurele aanpassingen. Zo moet de wegenstructuur rond de gelijkvloerse spoorwegovergang met de Strandweg worden aangepast. De aansluiting van de Stationsweg zal worden afgesloten voor autoverkeer. Voor langzaam verkeer blijft deze behouden. Dit betekent alleen een functionele verandering, maar de ruimtelijke structuur blijft gelijk. De toegang tot camping Vafamil wordt iets naar het oosten verlegd. De aansluiting van de Paviljoensweg wordt ook verlegd om een extra kruising met de spoorlijn te vermijden. In plaats van aan te sluiten op de Badweg, krijgt deze weg een aansluiting op de Strandboulevard. Ook deze weg wordt door de Hoekse Lijn gelijkvloers gekruist. Na de Strandboulevard ligt de Van Dixhoorndriehoek. In dit gebied is voor het beoogde tracé reeds in het verleden een zone van 60 meter ten noorden van de Badweg gereserveerd. De noordzijde is de grens van het Natura 2000-gebied "Solleveld en Kapittelduinen". In dit gebied is in de huidige situatie tijdelijk een gebouw aanwezig waarin materieel wordt opgeslagen om het strand schoon te houden. Dit gebouw zal als onderdeel van het voornemen verplaatst worden. Vervolgens loopt het tracé door tot de meest westelijke vertakking van het lange afstandsfietspad. De doortrekking van de Hoekse Lijn betekent ook, dat de aanwezige voet- en fietspaden moeten worden omgelegd.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In de volgende paragrafen worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor dit bestemmingsplan, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 *Besluit m.e.r.*

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Verlenging Hoekse Lijn

Het tracé van het te verlengen deel van de Hoekse Lijn loopt voor een groot deel direct langs het natuurgebied "Solleveld & Kapittelduinen". Een klein deel van dit gebied wordt echter doorkruist. De verlenging voldoet² aan de beschrijving van categorie D2.2 lid a: de aanleg van een nieuwe spoorweg die over een lengte van 500 meter of meer door gevoelig gebied gaat. In het kader van dit bestemmingsplan is het dan ook noodzakelijk om te beoordelen of een MER nodig is.

Het natuurgebied "Solleveld & Kapittelduinen" betreft een Natura 2000-gebied. Aangezien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de verlenging significante effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied, is het opstellen van een Passende beoordeling noodzakelijk. In deze beoordeling wordt de voorgenomen activiteit getoetst aan artikel 19j tweede lid van de Natuurbeschermingswet. Uit artikel 7.2a eerste lid van de Wet milieubeheer volgt, dat in dat geval óók een MER moet worden opgesteld waarvan de Passende beoordeling deel uitmaakt.

² Het gedeelte van het gebied "Solleveld & Kapittelduinen" waar het nieuwe spoor vlak langs of net in loopt na realisatie van het project Hoekse Lijn is overigens kleiner dan 500 meter. Het betreft hier circa 300 meter.

Ombouw Hoekse Lijn

Naast de m.e.r.-plicht voor de verlenging van de Hoekse Lijn is nagegaan of het om te bouwen deel m.e.r.-plichtig is. Hierbij is getoetst aan de beschrijving van categorie D2.2 lid b: de wijziging of uitbreiding van een spoorweg, indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.

Hoewel de ombouw lokaal plaatsvindt in of vlak langs een gevoelig gebied (ecologische hoofdstructuur), voorziet het om te bouwen deel niet in nieuw spoor met een aaneengesloten lengte van 5 kilometer of meer. Gesteld wordt, dat niet aan de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage wordt voldaan. Omdat echter niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het om te bouwen deel belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient vormvrij te worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Conclusie

Bovenstaande beschouwing leidt tot de conclusie, dat voor het te verlengen deel van de lijn een m.e.r.-plicht geldt. Voor het om te bouwen deel volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Beide tracédelen zijn echter nauw met elkaar verbonden, aangezien sprake is van een inhoudelijke, organisatorische en financiële samenhang. Vandaar dat besloten is om voor het gehele project Hoekse Lijn één MER³ op te stellen.

Deze MER met bijbehorende deelrapporten heeft als input gediend voor de meeste van de hierna volgende milieuaspecten. Hierbij worden zoveel als mogelijk alleen die passages uit de MER opgenomen, die ook voor dit bestemmingsplan relevant zijn.

4.2 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

De gemeente Rotterdam, als rioleringsbeheerder ook aan te merken als waterbeheerder, werkt samen met de betrokken waterbeheerder(s) inzake de invulling van de waterparagraaf. Hiervoor is met alle waterbeheerders in de regio een waterplan samengesteld. Dit plan vormt een belangrijk kader voor afstemming met de waterbeheerder.

Beleidskader

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water (KRW) omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in

³ I-Bureau Gemeente Rotterdam, Milieueffectrapport Hoekse Lijn; Hoofdrapport, mei 2015, rapportnummer R.2015.009.HLRO.

(deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven; ook de ecologische ambities worden op dit niveau geregeld.

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie.

Het plangebied is deels gelegen binnen het kustfundament, dat bestaat uit het geheel van kustzee, strand, zeedijken, dammen en duingebied. Op dit fundament is de nota Beleidslijn Kust van toepassing. Ruimtelijke ontwikkelingen in het kustfundament zijn mogelijk, mits de waterveiligheid niet in het geding is. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de functionele relatie van het strand, met dynamisch duinbeheer en de handhaving van de kustlijn.

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.
2. Zorgen voor mooi en schoon water.
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening.
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het op 19 november 2009 vastgestelde Waterbeheerplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad. Momenteel werkt het hoogheemraadschap aan een actualisatie van dit waterplan.

Naast het Waterbeheerplan heeft het hoogheemraadschap in 2010 ook het Algemeen Waterkeringenbeleid vastgesteld. Zoals de naam al aangeeft, is hierin al beleidskader voor alle waterkeringen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap vastgelegd. Tevens beschikt het hoogheemraadschap over een handreiking watertoets voor gemeenten.

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan 2 Rotterdam vastgesteld. Dit plan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de

regio. Hierin staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen; versterking van waterkeringen is onvermijdelijk.
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatverandering kan in korte tijd veel neerslag vallen; om dat water te verwerken is opvang en berging nodig.
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. Voor alle wateren in de stad worden kwaliteitsbeelden opgesteld volgens de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030. In 2013 heeft een herijking van het Waterplan plaatsgevonden.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan, dat onderdeel uitmaakt van het Waterplan 2, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is 'het realiseren en in stand houden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie'. Momenteel wordt gewerkt aan een actualisatie van dit plan.

Voor de voormalige deelgemeente Hoek van Holland is een gebiedsgerichte uitwerking van het Waterplan 2 opgesteld, te weten het deelgemeentelijk waterplan Hoek van Holland. Doel van dit plan is om de waterhuishouding te verbeteren, door een praktische doorvertaling te maken van het Waterplan 2 Rotterdam naar de situatie in Hoek van Holland. De maatregelen uit het deelgemeentelijke plan moeten leiden tot een duurzaam, veilig en robuust watersysteem.

Onderstaande beschrijving van het huidige watersysteem en de wateropgave volgt uit het MER-deelrapport 'Water'⁴

Beschrijving watersysteem

Zowel het waterstaatswerk behorende tot de Delflandse dijk (zeedijk) als de zeewering tussen de Noordzee en Hoek van Holland liggen binnen het plangebied. Beide keringen betreffen een primaire waterkering zoals aangewezen in de Waterwet. Primaire waterkeringen bieden beveiliging tegen overstroming doordat deze behoren tot een dijkkring. Het bestemmingsplangebied is bijna in zijn geheel buitendijks gelegen. Bescherming tegen overstroming wordt hier verkregen door de relatief hoge ligging. Alleen ter hoogte van het bestaande spoor ten noorden van de Stationsweg is een klein deel binnendijks gelegen (groene arcering in onderstaande afbeelding).

⁴ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Water, mei 2015, projectcode 100010489.

regenwater niet via de riolering, maar rechtstreeks af te voeren naar het oppervlaktewater. Op deze manier worden vuilwateroverstorten beperkt.

Wateropgave

Door de verlenging van de Hoekse Lijn en de realisatie van het nieuwe station Hoek van Holland Strand is sprake van een toename van het verhard oppervlak. Deze bedraagt circa 7.052 m², waarbij rekening is gehouden met de sloop van het huidige station Hoek van Holland Strand. Omdat de verlenging in buitendijks gebied plaatsvindt, is het treffen van compenserende maatregelen niet aan de orde.

Door de aanleg van de spoorlijn en de tunnelbak in het Vinetaduin in het bijzonder, kan het regenwater niet rechtstreeks in de bodem infiltreren. Het regenwater komt zodoende met een omweg in de bodem terecht, wat echter niet tot nadelige effecten leidt. In droge tijden wordt de natuurlijke grondwaterstroming vanaf het gebied bij de Nieuwe Waterweg naar het natuurgebied Solleveld & Kapittelduinen door de ondergrondse constructie echter wel geblokkeerd (barrièrewerking). Als gevolg daarvan zal in het gebied ten noorden van het spoor een daling van de grondwaterstand ontstaan van maximaal 0,04 meter (t.p.v. gesloten bak) tot 0,01 meter op een afstand van circa 350 meter vanaf het spoor richting de Hoekse Bosjes. Ten zuiden van de gesloten bak stijgt de grondwaterstand met een maximum van 0,03 meter (t.p.v. gesloten bak) tot 0,01 meter op een afstand van 300 meter van de spoorlijn. Gesteld wordt, dat de grondwaterstandsveranderingen in het duingebied van Hoek van Holland nauwelijks een negatief effect hebben.

De ombouw en de verlenging van het spoor binnen het plangebied leiden ook tot werkzaamheden in en rondom de aanwezige waterkering. Voor al deze ingrepen dient het definitieve ontwerp in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gemaakt te worden. Dit wordt bewerkstelligd door de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Ingrepen in de waterkering zijn namelijk alleen mogelijk met een vergunning van het Hoogheemraadschap van Delfland. Voor het deel dat gelegen is in het waterstaatswerk behorende tot de zeewering geldt, dat dergelijke werkzaamheden alleen zijn toegestaan als sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en de activiteit redelijkerwijs niet elders of op een andere wijze kan plaatsvinden. Als aan beide voorwaarden wordt voldaan, dan geldt tevens nog de eis dat het waterkerend vermogen van de kering niet mag worden aangetast. Voor een zachte waterkering geldt verder dat het medegebruik natuurlijke processen van verstuiving, erosie en afslag niet mag aantasten, nu of in de toekomst. Bepalend voor het waterkerend vermogen van een duin is de hoogte en breedte van het duin, evenals de hoeveelheid zand in het dwarsprofiel. Door afslag en erosie wordt deze massa herverdeeld. Medegebruik in de afslagzone kan lokaal het afslagproces versterken en is daarmee van invloed op het waterkerend vermogen van de zandige kust. Het te verlengen deel van de Hoekse Lijn kan een negatief effect op de zeewering hebben, doordat de aan te brengen constructies de natuurlijke processen van erosie, verstuiving en afslag bemoeilijken. Momenteel wordt in overleg met de waterbeheerder gezien hoe deze negatieve effecten teniet gedaan / gecompenseerd worden.

In de huidige situatie wordt op geen enkele locatie voldaan aan de oriëntatiewaarde voor het lokaal individueel risico (LIR) van de provincie Zuid-Holland. Om te kunnen voldoen aan de oriëntatiewaarde voor het individueel risico, dient het uitgiftepeil gelegen te zijn op 4,2 meter boven NAP (LIR 2050), dan wel 4,5 meter boven NAP (LIR 2100). De gemeente is echter verantwoordelijk voor de afweging van de overstromingsrisico's. Eén van de instrumenten die daarvoor door Rotterdam wordt gebruikt, is het vaststellen van uitgiftepeilen. Momenteel wordt nieuw beleid ontwikkeld, waarbij rekening wordt gehouden met de laatste inzichten

omtrent waterveiligheid en klimaatverandering. Het nieuwe beleid gaat uit van een onderscheid in een 'basis'- en een 'basis+'-uitgiftepeil in buitendijks gebied. Het basispeil is bedoeld voor reguliere, niet kwetsbare functies; het 'basis+'-peil geldt voor kwetsbare functies (zoals nutsvoorzieningen, risicovolle bedrijven), waarbij overstroming effecten kan sorteren die de omgeving cq. maatschappij kunnen raken en niet alleen de functie op zichzelf. Op grond van dit nieuwe Rotterdamse beleid zou sprake moeten zijn van een uitgiftepeil van 5,5 meter boven NAP (basis+).

De hoogteligging van de verlenging varieert. Zo wordt de Strandweg gelijkvloers gekruist op 7,0 m boven NAP. Na de kruising wordt het spoor geleidelijk verdiept aangelegd, waarbij het diepste punt op circa 3,5 meter boven NAP is gelegen. De Strandboulevard wordt gelijkvloers gekruist op een hoogte van circa 5,0 m boven NAP. Het nieuwe station Hoek van Holland Strand is gelegen op een hoogte van circa 6,0 meter boven NAP. Het huidige spoor ligt bij Hoek van Holland onder het nieuwe uitgiftepeil dat wordt geadviseerd. De minimale hoogte bedraagt namelijk 4,2 meter boven NAP. Met deze hoogteligging wordt net voldaan aan de eis voor het lokaal individueel risico voor 2050. De hoogte ligt echter onder de eis voor het lokaal individueel risico voor 2100 en ook onder het door Rotterdam voorgestelde uitgiftepeil. Aangezien het bestaande spoor niet opnieuw wordt aangelegd, vormt binnen dit project geen aanleiding om het spoor op te hogen. Zowel voor het huidige als het toekomstige spoor betekent dit, dat dus deels niet aan het gewenste uitgiftepeil kan worden voldaan. Bij het gebruik van de lijn moet rekening gehouden worden met het risico op overstroming. Door tijdige communicatie en het stilleggen van het spoor bij verwacht hoog water kunnen slachtoffers voorkomen worden.

Bij het nieuwe station Hoek van Holland Strand komt een toiletvoorziening voor het personeel van de lijn. In de leidraad riolering wordt als kengetal gegeven een belasting op het riool van 6 liter per uur per werknemer. Uitgaande van twee aanwezige werknemers leidt dat tot een toename van de belasting op het riool van 12 liter per uur. Deze hoeveelheid is daardoor verwaarloosbaar.

Overleg met de waterbeheerder(s)

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerders zijn betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van dit bestemmingsplan. Tevens zijn de waterbeheerders betrokken geweest bij de totstandkoming van het MER-deelrapport 'Water'.

4.3 Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (maart 2009) een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de

milieugevoelige functie(s) en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot het omgevingstype rustige woonwijk.

Dit bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van het nieuwe station Hoek van Holland Strand. De VNG-uitgave koppelt aan een dergelijke voorziening (SBI-code 491,492.1) een hindercontour van 100 meter. Binnen een straal van 100 meter rondom het nieuwe station bevinden zich geen milieugevoelige objecten, waardoor de bouw vanuit het oogpunt van milieuzonering mogelijk is.

4.4 Trillingen en laagfrequent geluid

In het MER is aandacht besteed aan trillingshinder en laagfrequent geluid, als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn naar metrolijn en de doortrekking naar het nieuwe station Hoek van Holland Strand⁵. Uit dit document blijkt, dat in de referentiesituatie in Hoek van Holland zo'n 44 trillingsgehinderde woningen aanwezig zijn. Hierbij is getoetst aan het aantal overschrijdingen van zowel de A1-, A2- of A3-streefwaarde uit de SBR B-richtlijn. De ombouw naar metrolijn leidt over de hele lijn tot een forse reductie van het aantal personen dat trillingshinder ervaart. In Hoek van Holland is echter sprake van een toename van het aantal trillingsgehinderden. Dit wordt veroorzaakt, doordat de lijn na ombouw ook wordt gebruikt voor non-stopritten. Dergelijke ritten passeren met een hogere snelheid het station Hoek van Holland Haven. De trillingssterkte rond dit station neemt daardoor toe. Door de verlenging van de lijn neemt het aantal trillingsgehinderden nog verder toe tot 136 woningen. De maximale trillingssterkte blijft hierbij gelijk.

Voor hinder als gevolg van laagfrequent geluid wordt in het deelrapport gesteld, dat hiervan in de referentiesituatie alleen sprake is bij woningen die dicht bij het spoor staan. Het gaat hierbij om twee woningen. Door de ombouw tot metrolijn neemt het aantal personen in Hoek van Holland dat mogelijk hinder ondervindt toe; het betreffen hier de woningen aan de Stationsweg en de appartementen aan de Strandweg. Deze toename wordt veroorzaakt, doordat de nieuwe metrovoertuigen minder gunstig zijn ten aanzien van laagfrequent geluid dan de huidige NS-sprinters. Daarnaast passeren de metrotreinen de stations met een hogere snelheid bij non-stopritten. Het laagfrequent geluid neemt toe van 35 dB(A) naar 41 dB(A). Door de verlenging neemt dit aantal nog verder toe tot 292 gehinderden, doordat dan ook bij de appartementen aan de Strandweg de kans aanwezig is op hinder ten gevolge van laagfrequent geluid.

4.5 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Wel wordt met dit plan de aanleg van een nieuwe spoorweg tussen het bestaande spoor in Hoek van Holland

⁵ Movares / I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport trillingen en laagfrequent geluid, mei 2015.

en het nieuwe station Hoek van Holland Strand mogelijk gemaakt. Langs dit nieuwe spoor zijn diverse geluidsgevoelige objecten gesitueerd. Met een akoestisch onderzoek is dan ook bekeken, wat voor akoestische gevolgen de verlenging van de Hoekse Lijn op de omliggende geluidsgevoelige objecten heeft.

Het toetsingskader wordt gevormd door de Wet milieubeheer. Voor de bestaande spoorlijn zijn door de Minister van I&W geluidproductieplafonds vastgesteld. Bij de wijziging van een bestaande spoorlijn moet gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden. Als toetswaarde geldt hierbij de waarde die zou heersen, wanneer het geluidproductieplafond geheel zou worden benut. Indien de stand-still doelstelling niet gehaald kan worden, dient te worden onderzocht of deze met doelmatige nieuwe maatregelen (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Indien dit niet mogelijk is moeten nieuwe geluidproductieplafonds worden vastgesteld. Bij een nieuwe spoorlijn dient bij voorkeur voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Binnen het bestemmingsplangebied is momenteel ook al een bestaand spoor gelegen, te weten het traject Hoek van Holland Haven tot het huidige station Hoek van Holland Strand. Dit traject wordt omgebouwd tot metrolijn. Uit het verrichte akoestische onderzoek⁶ blijkt, dat voor de woningen aan de Stationsweg 86 en 69-117 niet voldaan kan worden aan het geldende geluidproductieplafond. Om deze overschrijding teniet te doen, wordt aan de zuidzijde van dit spoortraject een geluidscherm gerealiseerd. Na realisatie van dit scherm wordt overal voldaan aan de toetswaarden, waardoor aanvullende gevelmaatregelen niet aan de orde is.

Uit het verrichte akoestische onderzoek⁷ blijkt, dat niet langs het gehele traject van het nieuwe spoor voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Voor vijf woningen aan de Strandweg geldt, dat deze waarde wordt overschreden. Het akoestisch onderzoek heeft aangetoond dat de voorkeurwaarde van de geluidbelasting op de gevels van vijf woningen aan de Strandweg wordt overschreden tot maximaal 60 dB, maar dat in die woningen de binnenwaarde voldoet aan de wettelijke norm uit de Wet milieubeheer. Het treffen van maatregelen aan de gevel is niet nodig.

Uit het MER-deelrapport 'Geluid' blijkt, dat op het te verlengen deel van de lijn nieuwe spoorwegovergangen worden aangelegd. Hier zal bij het passeren van een metro een belsignaal hoorbaar zijn. De overgangen worden hierbij voorzien van een op dit moment best beschikbare installatie, die het geluidniveau automatisch aanpast aan het omgevingsniveau. Voor de nieuwe spoorwegovergang van de Strandweg geldt, dat tijdens een metropassage op de meest nabij gelegen woning Strandweg 22A het geluidniveau vanwege de bel zal variëren tussen 47 dB(A) en 59 dB(A). Dit wordt acceptabel geacht. Voor de nieuwe spoorwegovergang van de Strandboulevard geldt, dat deze ver van woningen af ligt. Daarnaast blijkt uit het

MER-deelrapport 'Geluid'⁸, dat de noodzakelijke aanpassingen aan de Strandweg, Paviljoensweg en Strandboulevard geen relevante akoestische bijdragen leveren. Er is hier dus geen sprake van een reconstructie van de weg als bedoeld in de Wet geluidhinder. Het treffen van maatregelen en/of het verkrijgen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

⁶ I-Bureau Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek 2015 Ombouw Hoekse Lijn, mei 2015, projectcode R.2014.038.HL

⁷ I-Bureau Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek definitief ontwerp verlenging Hoekse Lijn, 26 september 2016, projectcode 100011447 BK.07

⁸ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.004.HLRO

Omdat dit bestemmingsplan geen aanpassingen aan gezoneerde industrieterreinen mogelijk maakt, is een nadere beschouwing van dit thema niet aan de orde. Op basis van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat het aspect 'geluid' geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.6 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. Dit houdt in, dat sprake is van een 'niet in betekenende mate'-project als de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ten gevolge van het plan met maximaal 1,2 µg/m³ toenemen.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht'⁹ blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2015 in Hoek van Holland gelegen is tussen 21,9 en 25,2 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt, dat deze concentratie is gelegen tussen 23,1 en 26,5 µg/m³. Voor beide stoffen geldt dan ook dat de jaargemiddelde concentratie in 2015 ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³ is gelegen. Ook de etmaalwaarde fijn stof is gelegen beneden de grenswaarde.

De ombouw plus de verlenging van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m³ bij en blijft daarmee onder de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Een deel van deze bijdrage wordt veroorzaakt door de extra P&R-plaatsen bij het station Hoek van Holland Haven. De totale toename van de ontwikkelingen in Hoek van Holland bedraagt 0,1 µg/m³ voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO₂; voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is dit een bijdrage van <0,1 µg/m³. Op grond hiervan wordt gesteld, dat het project 'Hoekse Lijn' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

4.7 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee categorieën van risicobronnen: mobiele (route gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buis) en stationaire (inrichtingen, zoals LPG-stations).

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De

⁹ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Lucht, mei 2015, rapportnummer R2014.008.HLRO.

norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

Uit het MER-deelrapport 'externe veiligheid'¹⁰ blijkt, dat de volgende risicobronnen zowel voor de ombouw als de verlenging van de Hoekse Lijn niet relevant zijn:

- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor;
- toepassing en opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen.

Deze risicobronnen zijn in het MER-deelrapport dan ook niet nader beschouwd. Hier is alleen aandacht besteed aan het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over het water.

Transport over water

Uit het Basisnet 'Water' blijkt dat over de Nieuwe Maas / Nieuwe Waterweg gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. De verlenging van de Hoekse Lijn leidt tot de bouw van het nieuwe station Hoek van Holland Strand. Een dergelijke voorziening wordt hierbij aangemerkt als 'kwetsbaar object'. De afstand van dit station tot aan de transportas bedraagt hierbij 435 meter. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is hierbij tot op de waterlijn gelegen en vormt geen belemmering. Dit geldt ook voor het plasbrandaandachtsgebied, dat zich uitstrekt tot op 40 meter uit de waterlijn.

De invloed van de bouw van dit station op het groepsrisico is verwaarloosbaar. Dit station is namelijk gelegen in een gebied dat op zomerse dagen intensief gebruikt wordt. De toename in persoonsdichtheid is hierbij zeer minimaal. Het uitvoeren van een groepsrisicoberekening alsook een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.

Transport door buisleidingen

Voor de verlenging van de Hoekse Lijn geldt, dat deze ter hoogte van de weg Rivierkant kruist met een K1-leiding waardoor petroleum wordt getransporteerd. Deze leiding van TAQA Energy heeft een diameter van circa 11 inch en een maximale werkdruk van 80 bar. De bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt 13 meter en het invloedsgebied strekt zich uit tot 30 meter uit het hart van de leiding.

De verlenging van de Hoekse Lijn, inclusief de bouw van het nieuwe station Hoek van Holland Strand, leidt niet tot een toename van het aantal personen dat zich langdurig binnen de genoemde risicocontouren bevindt. Het nieuwe station bevindt zich namelijk op een afstand van minimaal 350 meter van de leiding. Wel zullen zich zeer kortstondig mensen bevinden binnen de genoemde contouren, als de leiding na realisatie van de Hoekse Lijn wordt gekruist

¹⁰ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport externe veiligheid, mei 2015, rapportnummer R.2014.006.HLRO.

door een metrostel. Dit heeft echter geen invloed op het groepsrisico. Daarnaast is het mogelijk om bij de aanleg van de Hoekse Lijn bouwkundige maatregelen te nemen, om risico's van calamiteiten aan de leidingen te voorkomen of om blootstelling aan risico's te verminderen. Zo wordt de leiding in een mantelbuis aangebracht.

4.8 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Uit het bij het MER behorende deelrapport 'Bodem'¹¹ blijkt, dat voor het deel waar nu al rails zijn gelegen, sprake kan zijn van een matige tot sterke verontreiniging. Het kan hierbij gaan om diverse stoffen. Zo is een verontreiniging met nikkel mogelijk, omdat deze stof mee komt met ijzerstof als gevolg van slijtage van de spoorbaan en wielbanden. IJzerstof kan tezamen met arseen tevens leiden tot ijzer(hydr)oxiden in het grondwater. Koperverontreiniging is mogelijk als gevolg van slijtende bovenleidingen en doorslijtage van de spoorbanen kan tot een zink-verontreiniging leiden. Verontreiniging met PAK is mogelijk afkomstig van gecreosoteerde dwarsliggers en (diesel)treinen. Tevens kunnen minerale oliën in spoorgronden voorkomen als gevolg van lekkende locomotieven en smeeroliën. Ook kunnen verontreinigingen met bestrijdingsmiddelen voorkomen als gevolg van het geregeld toepassen van onkruidverdelgers ter plaatse van spoorbermen. Voor het overige deel van het plangebied geldt, dat hier plaatselijk ten hoogste lichte verontreinigingen te verwachten zijn. Een groot deel bestaat namelijk uit opgespoten overtollig zeezand.

Voor de verlenging van de Hoekse Lijn zal het grondverzet zich over het algemeen in de bovenste meters afspelen. Alleen voor de bouw van de gesloten bak in Vinetaduin, de verdiepte bak na de kruising met de Strandweg en voor het nieuwe station Hoek van Holland Strand is meer grondverzet nodig. Hierbij bestaat de mogelijkheid dat verontreinigde grond vrijkomt. Gelet op de bodemkwaliteit - ten hoogste licht verontreinigd - is hergebruik binnen het werk mogelijk. Mocht de grond niet voldoen, dan dient deze te worden afgevoerd. Indien saneringen noodzakelijk zijn, dan zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar. De milieuhygiënische kwaliteit staat de realisatie van de ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn dan ook niet in de weg.

4.9 Archeologie

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

¹¹ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Bodem, mei 2015, rapportnummer R.2014.004.HLRO.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit'¹² blijkt, dat het tracé van de Hoekse Lijn van oost naar west een gevarieerd landschap doorsnijdt met een wisselende bewoningsgeschiedenis en bijgevolg een sterke diversificatie in archeologische waarden en verwachtingen. In de gebieden langs de oever van de Waterweg in Hoek van Holland zijn de oudere sedimenten tot op grote diepte geërodeerd. Als gevolg van deze erosie is de archeologische verwachting van het gebied laag. Het is evenwel niet uitgesloten dat zich in de diepe ondergrond nog scheepsresten uit de Romeinse tijd, Middeleeuwen of Nieuwe tijd bevinden.

Ondanks de lage verwachting is hier wel een onderzoeksplicht van kracht. Deze is alleen van toepassing bij een verstoring groter dan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf één meter beneden NAP. Deze archeologische verwachtingswaarde is doorvertaald naar dit bestemmingsplan door middel van de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 14". In deze bestemming is aangegeven aan welke voorwaarden voldaan moet worden, alvorens eventuele bodemverstoringende activiteiten uitgevoerd mogen worden.

4.10 Cultuurhistorie

Uit § 2.1 blijkt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' is hieraan aandacht besteed. Zo blijkt, dat in omgeving van het plangebied diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen/objecten aanwezig zijn. Zo is net ten zuiden van de in het plangebied gelegen bestaande spoorlijn een voormalige torpedoloods gesitueerd. Dit uit 1886 stammend gebouw is aangemerkt als rijksmonument. Even verderop aan de Stationsweg bevinden zich nog twee rijksmonumenten, die beide onderdeel uitmaken van het complex 'Fort aan den Hoek van Holland'. Het betreft een fortwachterswoning uit 1881 en een aan elkaar geschakeld geheel van een commandantswoning en twee officierswoningen uit 1884. De ombouw van de Hoekse Lijn, alsmede de verlenging ervan, heeft geen gevolgen voor deze monumenten.

In het Vinetaduin bevindt zich een bunkercomplex, waarvan de procedure tot aanwijzing als rijksmonument zich in de afrondende fase bevindt. Hierdoor is sprake van een voorbescherming. Het Vinetaduincomplex maakt tevens onderdeel uit van de Atlantikwall, een

¹² Marianne de Snoo / Jurrien Moree, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, mei 2015, rapportnummer R.2014.007.HLRO.

Duits militair verdedigingsstelsel dat zich langs de kust van de Noordzee en de Atlantische Oceaan van Noorwegen tot Spanje uitstrekt. Het Vinetaduincomplex is hierbij gebouwd tussen 1942 en 1945. Bijzonder aan het complex is, dat oudere, Nederlandse kustbatterijen uit de perioden 1916-1918 en 1936-1938 hierin zijn opgenomen. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het Nederlandse leger het terrein nog lange tijd gebruikt. Uit de Koude Oorlog dateren de karakteristieke paraboolantennes voor troposcatterverbindingen tussen Engeland en West-Duitsland. Het gehele complex is nog vrijwel gaaf.

De verlenging van de Hoekse Lijn loopt door de meest zuidelijke rand van dit verdedigingscomplex. Twee objecten van het complex zijn gelegen in het gebied waar werkzaamheden plaatsvinden voor de bouw van de tunnel. Het gaat hierbij om een bunker type 612 die bij de aanleg van de tunnel behouden blijft. Daarnaast gaat het om een object dat net buiten het batterijterrein is gelegen. Over de aanwezigheid van dit object is nog geen duidelijkheid, maar vermoedelijk gaat het om een ondergronds waterreservoir. Het is gelegen buiten de voorgenomen grens van het rijksmonument Vinetaduin en wordt dan ook niet beschermd via de Monumentenwet. Omdat het daarnaast een niet zo waardevol object betreft, wordt het bij de uitvoering van de werkzaamheden verwijderd, mits het wordt aangetroffen en in de weg ligt.

Op de provinciale kaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur zijn daarnaast nog enkele andere waardevolle landschapshistorische elementen benoemd. Het gaat hierbij om hde 'oude duinen' (Voorduin, Vinetaduin), alsook de bebouwing rond de Berghaven. Aan beide wordt een hoge waarde toegekend. Door de gesloten bak onder het Vinetaduin is de visuele impact van de spoorlijn op de omgeving tussen de Strandweg en de Strandboulevard gering. Ter plaatse van de duinvalei is de spoorlijn vanaf de Badweg zichtbaar, maar deze ligt zo laag dat deze geen visuele barrière vormt. Het nieuwe station Hoek van Holland Strand is gelegen in de voorste duinenrij. De visuele verstoring is hierbij beperkt. Daarnaast wordt dit station landschappelijk ingepast. Het contrast tussen land en zee wordt aangemerkt als een waardevolle landschapshistorisch element. Hieraan is een zeer hoge waarde gekoppeld. De spoorverlenging en het nieuwe station Hoek van Holland Strand hebben hier geen invloed op.

Andere bouwhistorische waarden betreffen de voormalige villa's langs de Paviljoensweg. Aan het begin van de 20^e eeuw waren hier zo'n tien villa's aanwezig, waarvan het huis op nummer 39 is overgebleven. Niet duidelijk is wat momenteel van de funderingen van de overige villa's resteert en welke cultuurhistorische waarde deze nog kennen. Mogelijk dienen enkele funderingen voor de aanleg van de verlenging verwijderd te worden. De verlenging doorkruist ook het verdedigingscomplex 'FF', dat westelijk van het Vinetaduin is gelegen. Een van de objecten uit dit complex wordt geraakt door de benodigde ontgraving. Het gaat hierbij om een woonschuilplaats met op het dak een open opstelling, mogelijk voor licht luchtdoelgeschut. Van dit object is alleen nog een (verbrokkelde) vloerplaat over. Daarnaast doorsnijdt de Hoekse Lijn ook het tracé van de antitankmuur. De muur zelf is reeds gesloopt op de plaats waar de spoorlijn is voorzien. De verlenging heeft dan ook geen significant negatief effect op de aanwezige 'andere bouwhistorische waarden'.

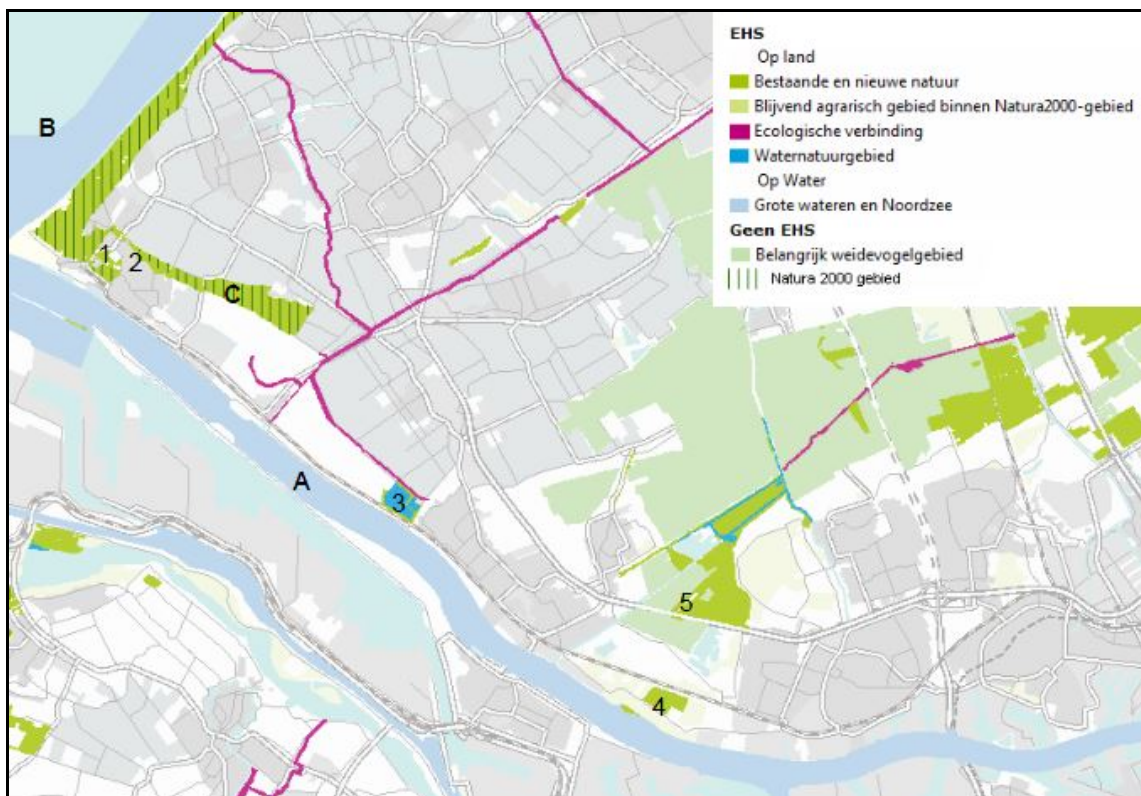
4.11 Natuur

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als staats- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. De gebieden die door de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit het MER-deelrapport 'Natuur'¹³ blijkt, dat rondom het tracé van de Hoekse Lijn in Hoek van Holland diverse gebieden aanwezig zijn die bescherming genieten. Zo zijn daar de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin". Het gebied 'Kapittelduinen' is in 1996 tevens aangewezen als natuurmonument, vanuit het oogpunt van natuurschoon en natuurwetenschappelijke betekenis.



Afbeelding 8: Overzicht van de aanwezige beschermde natuurgebieden langs de Hoekse Lijn.

Dit bestemmingsplan richt zich voornamelijk op de verlenging van de Hoekse Lijn tot aan het nieuwe station Hoek van Holland strand. Dit nieuwe tracé loopt voor een klein deel door het Natura 2000-gebied "Solleveld & Kapittelduinen" en is in de nabijheid van het gebied "Spanjaards Duin" gelegen. Om te bepalen of deze verlenging significante gevolgen heeft voor deze Natura 2000-gebieden, is een passende beoordeling¹⁴ opgesteld. Hieruit blijkt, dat als gevolg van de verlenging enkele effecten in deze Natura 2000-gebieden kunnen optreden. De

¹³ Arcadis / I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Natuur, mei 2015, rapportnummer R.2015.001.HLRO.

¹⁴ Arcadis, Passende beoordeling Hoekse Lijn MER/Bestemmingsplan gemeente Rotterdam, oktober 2016.

conclusie uit de Passende Beoordeling luidt echter, dat er geen significant negatieve effecten zullen zijn voor de instandhoudingsdoelstelling van de Natura 2000-gebieden. Dit is mede gebaseerd op een aantal te treffen mitigerende maatregelen:

- Verdroging: in de aanlegfase is er naar verwachting een beperkte bemaling nodig, om uittredend grondwater af te voeren. Deze bemaling zal zodanig uitgevoerd worden (bijvoorbeeld door het toepassen van retourbemaling) dat verdroging van grondwaterafhankelijke vegetaties voorkomen wordt.
- Vermesting: om de emissie van stikstof tijdens de aanlegwerkzaamheden te minimaliseren wordt alleen modern materieel (stage IV) ingezet.
- Wegvallen inwaai zand: de verstuivingsbeperkende maatregelen worden op zodanige wijze uitgevoerd dat er voldoende instuiving van zand op het habitatype H2130 (grijze duinen) in stand blijft. Dit gebeurt door zo min mogelijk te werken met maatregelen waarmee duinzand wordt vastgelegd en zo veel mogelijk gebruik te maken van maatregelen die voorkomen dat het zand op het spoor en het station deponeert. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van een lage keermuur of natuurlijke vegetatie.

In de Passende Beoordeling wordt dan ook geconcludeerd, dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is in het kader van de Natuurbeschermingswet. De uitvoering van het plan zal - met inachtneming van de in de Passende Beoordeling beschreven mitigerende maatregelen - niet leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied. Significant negatieve effecten op kwalificerende habitats en soorten zijn uitgesloten.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Natuur' blijkt daarnaast, dat door de verlenging/ombouw van de Hoekse Lijn negatieve effecten op weidevogelgebieden zijn uitgesloten. Er is namelijk geen sprake van een permanente toename van verstoring. Door de verlenging/ombouw is tevens sprake van een afname van verstoring in de EHS (niet overlappend met Natura 2000). Hierbij wordt overigens opgemerkt, dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van de EHS.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat in de directe omgeving van het plangebied effecten op aanwezige beschermde dier- en plantensoorten te verwachten zijn. Zo bevinden zich in de omgeving vele exemplaren van de blauwe zeedistel (tabel 2-soort). Hoewel deze plant binnen het tracé van de verlenging niet is waargenomen, is een permanente vernietiging van een enkele groeiplaats niet te voorkomen. Dit doet echter geen afbreuk aan de populatie. Permanent verlies van andere strikt beschermde plantensoorten wordt uitgesloten.

Als gevolg van de verlenging gaan in het plangebied permanent geschikte broedplaatsen voor vogels verloren door ruimtebeslag en toename van verstoring.. Het gaat hierbij om soorten waarvoor in de ruime omgeving voldoende andere mogelijkheden beschikbaar zijn. De verlenging leidt niet tot verlies van jaarrond beschermde nesten. Wel verandert de functionele leefomgeving, maar nemen de foerageermogelijkheden niet wezenlijk af. De duingebieden blijven namelijk onaangetast. Permanente effecten zijn daarom uitgesloten.

Van algemeen voorkomende zoogdieren gaan als gevolg van de verlenging leefgebieden permanent verloren door ruimtebeslag en een toename aan verstoring. Het gaat hier om licht beschermde soorten, waarvoor in de directe omgeving voldoende alternatieve leefgebieden beschikbaar zijn. De instandhouding van de populatie is niet in het geding.

Voor de soortgroep 'vleermuizen' geldt, dat als gevolg van de herinrichting geen verblijfplaatsen verloren gaan. Mogelijk gaat een deel van het foerageergebied verloren. In de directe omgeving zijn echter ruim voldoende alternatieve gebieden aanwezig, die ook meer geschikt zijn en onaangetast en onverstoord blijven. Migratieroutes / essentiële vliegroutes blijven door de verlenging onaangetast.

Voor de rugstreeppad geldt, dat voortplantingswateren niet verloren gaan. De verlenging is gelegen binnen een gebied dat deel uitmaakt van het landbiotoop van deze soort, maar de meest geschikte gebieden worden ontzien. Wel doorsnijdt de verlenging van de Hoekse Lijn de migratieroute van de rugstreeppad. Omdat deze route al wordt doorsneden door de Badweg en de afscheiding rondom de bluswaterput, is het effect beperkt. Voor licht beschermde amfibiesoorten geldt, dat geen voortplantingsgebieden verloren gaan. Wel vormt het gebied marginaal landbiotoop voor deze soorten. Het gedeelte wat binnen het te verlengen deel is gelegen, gaat verloren als gevolg van de nieuwe lijn. In de omgeving zijn echter voldoende alternatieven beschikbaar.

De verlenging van de Hoekse Lijn leidt niet tot negatieve effecten op de zandhagedis en wijngaardslak. Ook permanente effecten op de soortgroep 'vissen' worden uitgesloten.

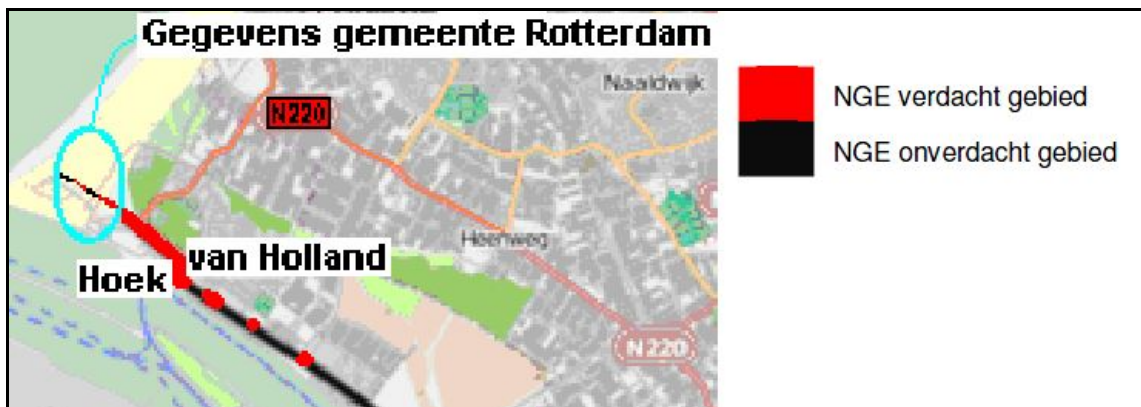
Van permanente effecten op Rode Lijst-soorten is wel sprake. Zo kan de geschiktheid van leefgebieden voor verschillende vogel- en insectensoorten licht afnemen, doordat verstoring optreedt. Daarnaast is sprake van ruimtebeslag op de leefgebieden van de nauwe korfslak, wat

ten koste gaat van een deel van de lokale populatie. Uit de passende beoordeling blijkt echter, dat het hier geen significant negatief effect betreft.

In verband met de verlenging van de lijn zijn mitigerende maatregelen wenselijk (zie onder andere de subparagraaf 'gebiedsbescherming'). Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar.

4.12 Niet gesprongen explosieven

In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Bodem' is tevens aandacht geschonken aan de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE) rondom de Hoekse Lijn. Hieruit blijkt, dat een deel van de Hoekse Lijn in Hoek van Holland gelegen is binnen NGE-verdacht gebied (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 9: Schematische weergave van NGE-(on)verdachte gebieden ter plaatse van de Hoekse Lijn.

Indien binnen het NGE-verdacht gebied grondverzet noodzakelijk is, zijn speciale veiligheidsvoorzieningen en/of toezicht noodzakelijk. Eventuele aanwezige NGE moeten worden verwijderd, zodat een NGE-vrije (bouw)grond opgeleverd kan worden. Vooral nog wordt niet verwacht dat binnen het NGE-verdacht gebied grondverzet noodzakelijk is.

4.13 Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie eisen.

Rotterdam streeft naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam. Hierin wordt ingegaan op opgaven zoals het verminderen van de CO₂-uitstoot, het bevorderen van de energie-efficiëntie en het groener maken van de stad. In dit Programma worden tien opgaven genoemd voor de periode 2010-2014. Sommige van deze opgaven zijn niet of slechts deels te borgen in een bestemmingsplan, omdat ze geen ruimtelijke relevantie kennen.

Met dit bestemmingsplan wordt de verlenging van de Hoekse Lijn beoogd. Dit leidt er toe dat bezoekers van het strand ook per openbaar vervoer het gebied beter kunnen bereiken.

Daarnaast wordt Hoek van Holland beter per openbaar vervoer ontsloten. Dit zorgt dus voor minder autobewegingen en daardoor tot een reductie van de CO₂-uitstoot.

De ombouw van de Hoekse Lijn maakt daarnaast zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur: de rails, bovenleidingportalen en bovenleidingen blijven zo veel mogelijk gehandhaafd. Tevens worden bestaande funderingen en onderbouwconstructies van de perrons bij het vernieuwen van de stations zoveel mogelijk benut. De hoeveelheid nieuwe materialen die worden gebruikt is, afgezet tegen de omvang van het project (lengte, kosten), gering. Om verspilling tegen te gaan wordt gewerkt met gesloten kringlopen. Daarnaast worden zoveel als mogelijk duurzame bouwmaterialen toegepast.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 *Inleiding*

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een plankaart (verbeelding) met daarbij een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in beeld gebracht. Samen met de regels is dit het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

5.2 *De opzet van de planregels*

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Inleidende regels

In de inleidende regels staan de algemene bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (art. 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen die niet tot de algemeen bekend veronderstelde begrippen gerekend worden. De wijze van meten (art. 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van hoogtes, oppervlaktes etc.

Bestemmingsregels

De bestemmingen beginnen telkens met een doeleindenomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt hoeft te worden. Dit bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen:

Enkelbestemmingen

Artikel 3	Natuur
Artikel 4	Verkeer - Spoorverkeer

Dubbelbestemmingen

Artikel 5	Leiding - Olie
Artikel 6	Waarde - Archeologie
Artikel 7	Waterstaat – Waterkering

In het vervolg van deze paragraaf wordt per bestemming een nadere toelichting gegeven.

Artikel 3 – Natuur

Het deel van het plangebied dat in het Natura 2000-gebied “Solleveld en Kapitelduinen” is gelegen, is voorzien van de bestemming ‘Natuur’. Deze gronden zijn bestemd voor het behoud, versterking en ontwikkeling van het natuurgebied. Ook extensieve dagrecreatie en voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, wandelen en verblijven worden als passend aangemerkt, alsmede ruiterspaden, openbare nutsvoorzieningen, speel- en groenvoorzieningen en water en in het kader van de waterhuishouding benodigde voorzieningen. Ten behoeve van de realisatie van de spoorlijn, is de gehele bestemming

voorzien van een aanduiding 'tunnel'. Hier is uitsluitend een verdiepte ligging van de Hoekse Lijn toegestaan, waarbij sprake dient te zijn van een gesloten tunnelbakconstructie.

De bouwmogelijkheden in deze bestemming zijn beperkt. Zo zijn alleen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, alsmede gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen. Laatstgenoemde gebouwen mogen niet groter zijn dan 80 m³. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter. Daarnaast is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Artikel 4 – Verkeer - Spoorverkeer

De bestemming Verkeer – Spoorverkeer is opgenomen om de verlenging van de Hoekse Lijn mogelijk te maken. Deze bestemming voorziet zowel in een stationsgebouw als in spoorbanen ten dienste van het spoorwegverkeer en spoorwegovergangen. Bijbehorende voorzieningen ten behoeve van onderhoud en beheer, voorzieningen voor passagiers, nutsvoorzieningen en geluidwerende voorzieningen zijn eveneens in deze bestemming opgenomen. Ook ontsluitingswegen, voet- en fietspaden worden als passend in de bestemming beschouwd.

In de bouwregels is bepaald dat een stationsgebouw van maximaal 15 meter hoog is toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals kunstwerken en bovenleidingen, is een maximale hoogte van 20 meter opgenomen, met dien verstande dat erfafscheidingen niet hoger dan 3 meter mogen zijn. De onderzijde van de constructie van een spoorbaan dient op minimaal 2 meter boven NAP te zijn gelegen.

De in het plan opgenomen bouwregels bieden voldoende flexibiliteit om de voorgenomen ontwikkelingen te kunnen realiseren.

Artikel 5 – Leiding - Olie

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de aanwezige olieleiding van TAQA. Op deze gronden mogen ten behoeve van de dubbelbestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Bouwwerken ten behoeve van samenvallende bestemmingen mogen op enkele uitzonderingen na uitsluitend met een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan worden gebouwd. De leidingbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad. Voor diverse werken en werkzaamheden geldt de noodzaak van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren ervan.

Artikel 6 - Waarde – Archeologie

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming Waarde – Archeologie. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat potentieel aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de verstorende activiteit begonnen kan worden. Welke vorm van archeologisch onderzoek nodig is, dient vooraf te worden beoordeeld door de gemeente (voor deze het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, het BOOR). De dubbelbestemming geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunningen kunnen voorwaarden verbonden worden.

Artikel 7 – Waterstaat – Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is opgenomen ter bescherming van de bestaande waterkering. Voor deze gronden gelden beperkingen voor het oprichten van bouwwerken die niet ten dienste staan aan de waterkering. Via een omgevingsvergunning kan hiervan afgeweken worden.

Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat drie algemene regels.

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In dit artikel is bepaald, dat pas gebouwd mag worden als voorzien wordt in voldoende parkeerruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van motorvoertuigen. Hierbij dient uitgegaan te worden van de Rotterdamse Parkeernormen.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Door middel van dit artikel kunnen burgemeester en wethouders afwijken van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw ten behoeve van een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag. De bouwhoogte kan in dat geval met 1 meter verhoogd worden.

Overgangs- en slotregels

In artikel 11 is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste artikel is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In de bestuurlijke overeenkomsten zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekselijn, de verlenging van de Hoekselijn en de (toekomstige) exploitatie van de Hoekselijn vastgelegd. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van de stadsregio en stelt de stadsregio (als subsidieverlener) de gemeenten middelen beschikbaar voor de realisatie van het project. Ook zijn afspraken gemaakt over de overdracht van Rijksgronden en gronden van derde partijen. Ten slotte bevat de bestuurlijke overeenkomst bepalingen omtrent de afhandeling van planschade en nadeelcompensatie.

Met deze bestuurlijke overeenkomsten is anderszins in het verhaal van kosten van de grondexploitatie voorzien. Zodoende bestaat geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Gelet op de gesloten overeenkomsten kan tevens gesteld worden dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

6.2 *Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*

Op grond van artikel 3.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Het concept ontwerpbestemmingsplan is dan ook toegezonden aan de volgende partijen:

- Provincie Zuid-Holland;
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
- Ministerie van Defensie;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Rijkswaterstaat;
- Stadsregio Rotterdam;
- Hoogheemraadschap van Delfland;
- DCMR Milieudienst Rijnmond;
- Rijksluchtvaartdienst;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR);
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR);
- Havenbedrijf Rotterdam;
- ProRail;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij;
- Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding;
- Deltalinqs;
- KPN Telecom;
- Tennet;
- Stedin;
- Gasunie.

Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het hoogheemraadschap en de Veiligheidsregio hebben schriftelijk reacties kenbaar gemaakt, waarbij laatstgenoemde heeft aangegeven dat geen van haar belangen wordt geschaad. De reacties van Rijkswaterstaat en het

hoogheemraadschap zijn hieronder samengevat en voorzien van een antwoord. Van de overige partijen is geen reactie ontvangen, waarmee wordt aangenomen dat zij met het voornemen kunnen instemmen.

1. Provincie Zuid-Holland

1.1 De ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn is in overeenstemming met het provinciaal ruimtelijk beleid. De verlenging van deze HOV-lijn is in het Programma ruimte 2014 en Programma mobiliteit 2014 opgenomen als “ruimtelijk te reserveren”, “het niet onmogelijk maken van nieuwe infrastructuur ter vergroting van de agglomeratiekracht” en “om het mobiliteitsnetwerk compleet te maken”.

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Daarnaast is de beleidsparagraaf op dit onderdeel aangepast.

1.2 In paragraaf 4.11 wordt geconstateerd, dat de verlenging is gelegen in de ecologische hoofdstructuur. Deze constatering is niet juist. Bij de begrenzing van deze hoofdstructuur is rekening gehouden met de verlenging van de Hoekse Lijn. Deze lijn valt dan ook buiten de EHS-aanduiding, zoals die is aangegeven op kaart 8 van de Verordening ruimte 2014.

Beantwoording:

De betreffende paragraaf is hierop aangepast, alsook de beleidsparagraaf.

1.3 Gevraagd wordt om nader overleg te voeren met de provincie inzake de uitgevoerde passende beoordeling.

Beantwoording:

Nadere gesprekken met de provincie over de passende beoordeling vinden plaats.

2. Rijkswaterstaat

2.1 Rijkswaterstaat geeft aan dat het onduidelijk is of een deel van het tracé over Staatseigendom loopt, dan wel of Staatseigendom wordt gebruikt in de aanlegfase. Indien hiervan sprake is, is een privaatrechtelijke met het Rijksvastgoedbedrijf noodzakelijk. Verzocht wordt hiermee rekening te houden en de werkzaamheden niet eerder te starten, dan dat deze overeenkomst is afgesloten.

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

2.2 Rijkswaterstaat geeft aan, dat het plangebied deels is gelegen in het kustfundament. Dit betekent, dat op dat gedeelte van het tracé de Beleidslijn Kust van toepassing is. Verzocht wordt dit te verwerken in de toelichting van het plan.

Beantwoording:

De toelichting is op dit aangescherpt.

3. Hoogheemraadschap van Delfland

3.1 Aangegeven wordt dat een groot deel van het bestemmingsplangebied gelegen is binnen het waterstaatswerk of de beschermingszone van de primaire waterkering (Delflandsedijk). Het bestemmingsplan maakt enkele functies mogelijk, die het waterveiligheidsbelang raken.

Hierbij speelt een aantal aspecten, waarover nadere bestuurlijke besluitvorming binnen Delfland nodig is. Gezien de complexiteit van dit vraagstuk en de afhankelijkheid van landelijke processen heeft deze besluitvorming niet plaats kunnen vinden binnen de termijn van het wettelijk vooroverleg van dit bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap heeft de intentie om deze besluitvorming tijdens de terinzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan te laten plaatsvinden. Het gaat hierbij onder andere om de dijktafelhoogte. Daarnaast mag voor het ontwerp van de Hoekse Lijn gebruik worden gemaakt van het profiel van vrije ruimte.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

3.2 Het project Hoekse Lijn heeft mogelijk een negatieve beïnvloeding van de waterveiligheid en de beheerbaarheid van de waterkering. Een onderbouwing van het zwaarwegend maatschappelijk belang ontbreekt hierbij.

Beantwoording:

Dit bestemmingsplan maakt een nieuw spoortracé mogelijk. Deze is in zijn geheel gelegen binnen de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering”. Voor de aanleg van de spoorverlenging is het dan ook noodzakelijk om nogmaals in overleg te treden met de beheerder van de waterkering. Daarmee zijn de betreffende belangen geborgd.

3.3 Verzocht wordt, om de begrenzing van het station, dan wel een maximaal bouwoppervlak in het bestemmingsplan op te nemen.

Beantwoording:

De Rotterdamse standaard kent vanuit het oogpunt van flexibiliteit geen bouwoppervlakten, dan wel bouwgrenzen toe. Dit betekent, dat overal binnen de bestemming ‘Verkeer – Spoorverkeer’ een stationsgebouw opgericht mag worden. Dit is een bewuste keuze om ook de mogelijkheid open te houden om het huidige eindstation te kunnen behouden, indien de verdere verlenging onverhoopt toch niet door kan gaan. De aanwezige waterbelangen worden hierbij niet geschaad, aangezien sprake is van de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’. Het bouwen van gebouwen is hier alleen mogelijk mits het belang van de waterkering niet wordt geschaad en nadat een advies van de dijkbeheerder is ingewonnen. Hierdoor komt het bouwplan altijd ter toetsing langs de dijkbeheerder.

3.4 Aangegeven dient te worden waar binnen de bestemming ‘Verkeer – Spoorverkeer’ tunnels, viaducten en bruggen gewenst zijn. Indien dit op locaties is waar het waterveiligheidsbelang mogelijk in het geding is, dient met berekeningen de waterveiligheid en beheerbaarheid van de waterkering aangetoond, dan wel aan de bijbehorende planregels een verplichting tot het inwinnen van advies bij het hoogheemraadschap toegevoegd te worden.

Beantwoording:

Voor het gehele plangebied geldt de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’. Door middel van artikel 7.2.1 en 7.4.1. is geregeld dat niet mag worden gebouwd c.q. bepaalde werken/werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd. Dit geldt dus ook voor het aanbrengen van tunnels, viaducten en bruggen. Dergelijke werkzaamheden zijn alleen mogelijk als een advies bij de dijkbeheerder is aangevraagd.

3.5 Graag aan de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' de volgende zinsnede toevoegen: 'tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden'.

Beantwoording:

De passage is toegevoegd.

3.6 In toelichting is niet ingegaan op nieuwe normen voor waterveiligheid vanuit het Deltaprogramma.

Beantwoording:

De waterparagraaf in de toelichting is een samenvatting van het MER-deelrapport 'Water', dat voor het project Hoekse Lijn dienst doet als watertoets-document. Dit betekent, dat alleen de hoofdpunten in de toelichting van dit bestemmingsplan zijn opgenomen. Voor de gevraagde informatie wordt dan ook verwezen naar het MER-deelrapport. Overigens wordt hierbij opgemerkt, dat het hoogheemraadschap betrokken is bij de totstandkoming van dit document.

3.7 Verzocht wordt om in de waterparagraaf op te nemen, dat nadere aandacht uitgaat naar de periode ná 50 jaar in relatie tot (bekende) ruimtelijke ontwikkelingen nabij het plangebied.

Beantwoording:

Een bestemmingsplan kent een doorlooptijd van ten hoogste 10 jaar, vandaar dat de gevraagde aanvulling niet is opgenomen in de waterparagraaf. Overigens geldt voor het deel van het plangebied dat gelegen is binnen de primaire waterkering de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Door middel van artikel 23.2.1 en 23.4.1. is geregeld dat niet mag worden gebouwd c.q. bepaalde werken/werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd. Dit geldt dus ook voor het aanbrengen van tunnels, viaducten en bruggen. Dergelijke werkzaamheden zijn alleen mogelijk als een advies bij de dijkbeheerder is aangevraagd. Dit geldt dus ook voor andere (onbekende) ruimtelijke ontwikkelingen.

3.8 Verzocht wordt in de waterparagraaf een verwijzing op te nemen naar de Handreiking watertoets voor gemeente van Delfland.

Beantwoording:

In de waterparagraaf is hier een verwijzing naar gemaakt, al is van deze handreiking geen gebruik gemaakt. Immers dient het MER-deelrapport 'Water' als watertoets voor het bestemmingsplan.

3.9 Het hoogheemraadschap heeft enkele tekstuele opmerkingen.

Beantwoording:

Deze zijn verwerkt.

3.10 Het hoofdrapport van de MER is niet bij het concept ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Vandaar dat het hoogheemraadschap hierop niet heeft kunnen reageren. Indien nodig wordt tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan hierop gereageerd.

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

3.11 Voor de uitvoer van het project is een watervergunning noodzakelijk. Daarnaast dient het gerealiseerde ontwerp ook in een aangepaste legger te worden vastgelegd.

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

3.12 In het kader van de Hoekse Lijn is geconstateerd, dat behoefte is aan Rijksbeleid aangaande de ruimtelijke reservering voor het borgen van de waterveiligheid voor de periode na 2050. Dit beleid kan gebruikt worden voor toekomstige aanpassingen van de legger in de periode na oplevering van het project Hoekse Lijn.

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

II. REGELS

INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS	65
Artikel 1 – Begrippen.....	65
Artikel 2 – Wijze van meten	67
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS	69
Artikel 3 – Natuur	69
Artikel 4 – Verkeer - Spoorverkeer.....	71
Artikel 5 – Leiding - Olie	72
Artikel 6 – Waarde – Archeologie 14	74
Artikel 7 – Waterstaat - Waterkering.....	76
HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS	79
Artikel 8 – Antidubbelregel.....	79
Artikel 9 – Algemene bouwregels	79
Artikel 10 – Algemene afwijkingsregels	79
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	81
Artikel 11 – Overgangsrecht.....	81
Artikel 12 – Slotregel.....	81

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

Plan:

het bestemmingsplan ‘Hoek van Holland spoorverlenging’ met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2095HvHStrandsp-va01 van de gemeente Rotterdam.

Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

Verbeelding:

de digitale plankaart.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

Aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

Archeologisch deskundige:

het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

Bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut:

op het openbaar leidingennet aangesloten voorzieningen op het vlak van gas-, water-, elektriciteitsdistributie, blokverwarming, (riool)gemalen (een gasdrukregelstation wordt hier niet onder begrepen).

Maaiveld:

de hoogte van het terrein nadat het gereed gemaakt is voor bebouwing.

NAP:

het Normaal Amsterdams Peil; dit is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

Ondergeschikte horeca:

niet-zelfstandige horeca, uitsluitend zijnde horeca die wordt of is gerealiseerd binnen een andere hoofdfunctie en daar zowel functioneel als naar oppervlakte en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt aan is.

Overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

Pand:

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

Peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw.

Uitstekende delen aan gebouwen:

erkers, luifels, balkons, galerijen en dergelijke.

Artikel 2 – Wijze van meten

2.1 Meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

- a. de dakhelling:
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.
- b. de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
- c. de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
- d. de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- e. de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk. Dakoverstekken, luifels, balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.
- f. de breedte van een gebouw:
van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte.
- g. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens:
vanaf het punt van de gevel van een gebouw welke het dichtst bij de perceelsgrens is gelegen, haaks op de perceelsgrens.

2.2 Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons, dakgoten en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding niet meer dan 0,5 meter bedraagt.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 – Natuur

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Natuur" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. behoud, versterking en ontwikkeling van natuurgebied;
- b. een tunnel voor het spoorverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'tunnel';

met daaraan ondergeschikt:

- c. extensieve dagrecreatie;
- d. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, wandelen en verblijven;
- e. ruitersporen;
- f. openbare nutsvoorzieningen;
- g. speel- en groenvoorzieningen;
- h. water en in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op of in de tot "Natuur" aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen en verkeer en vervoer, zoals gemaalgebouwtjes, transformatorhuisjes en dergelijke,
- b. in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen en verkeer en vervoer geldt, dat deze niet meer dan 80 m³ mogen bedragen.

3.2.3 Tunnel

Een tunnel als bedoeld in 3.1 onder b dient als een gesloten bak constructie uitgevoerd te worden.

3.2.4 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 3 meter mag bedragen.

3.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.3.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen en afgraven, alsmede door ophogen;
- b. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
- c. het dempen, graven, afdammen, vergroten of herprofiëren van waterlopen.

3.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 3.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

3.3.3 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning

De in 3.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor de natuur- en landschappelijke waarden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Alvorens de vergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de vergunning aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van een deskundige van de DCMR (danwel een door de DCMR aan te wijzen deskundige) op het gebied van natuur- en landschapsbeheer te overleggen.

Artikel 4 – Verkeer - Spoorverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer- Spoorverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. stationsgebouwen;
- b. spoorbanen ten dienste van het spoorwegverkeer, met de bijbehorende voorzieningen, alsmede groen, water, ontsluitingswegen en -paden en dergelijke;

met de daarbij behorende:

- c. voorzieningen ten behoeve van onderhoud en beheer;
- d. voorzieningen ten behoeve van passagiers;
- e. ondergeschikte horeca;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. geluidwerende voorzieningen;

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer- Spoorverkeer' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. stationsgebouwen;
- b. spoorbanen;
- c. kunstwerken, zoals perrons, viaducten, bruggen, tunnels en duikers en overige voor het functioneren van het (spoor)wegverkeer nodige bouwwerken;
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bovenleidingen, seinpalen, overwegbomen, straatmeubilair, reclame-inrichtingen, geluidswerende voorzieningen e.d.

4.2.2 Bouwnormen

Voor het bouwen gelden de volgende bebouwingsnormen:

- a. de maximale bouwhoogte van gebouwen mag niet meer dan 15 meter bedragen;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen niet hoger zijn dan 20 meter, met uitzondering van erfafscheidingen, die niet hoger mogen zijn dan 3 meter;
- c. de onderzijde van de constructie van de in 4.1 onder b bedoelde spoorbaan mag niet lager liggen dan 2 meter boven NAP.

Artikel 5 – Leiding - Olie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Leiding – Olie" aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg, het herstel en de instandhouding van een ondergrondse olietransportleiding.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Olie' bestemde gronden mag, in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding - Olie' , binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

5.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 5.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Leiding - Olie' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

5.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie 'Leiding - Olie' mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

5.3 Omgevingsvergunning voor afwijking van de bouwregels

5.3.1 Omgevingsvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen waarbij wordt afgeweken van het bepaalde in 5.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Leiding - Olie'.

5.3.2 Advies

Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.4.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Olie' bestemde gronden is het verboden zonder schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen/rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;

- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
- h. het permanent opslaan van goederen waaronder begrepen afvalstoffen.

5.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

5.4.3 Omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in 5.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leidingen of het goed functioneren ervan.

5.4.5 Advies

Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Artikel 6 – Waarde – Archeologie

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunning voor bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 6.3.1.

6.2.2 Te verbinden voorwaarden aan omgevingsvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de in 6.3.2 onder a t/m f genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 1,0 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

6.3.2 Vergunningplichtige werken c.q. werkzaamheden

Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden:

- a. grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodem verlagen, afgraven;

- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

6.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het vergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

6.3.4 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning

Vergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overgelegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

6.3.5 Te verbinden voorwaarden aan omgevingsvergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Artikel 7 – Waterstaat - Waterkering

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een waterkering.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Verbod

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en), niet worden gebouwd.

7.2.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 7.2.1 is niet van toepassing voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

7.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie waterstaat - waterkering mogen worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals kademuren, duikers, keerwanden, beschoeiingen e.d.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 7.2.1 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits het belang van de waterkering daardoor niet wordt geschaad.

7.3.2 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in van de dijkbeheerder, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van genoemd belang, tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Verbod

Het is verboden om op of in de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning) de volgende werken of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;

- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

7.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 7.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

7.4.3 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 7.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de waterkering/het waterstaatsbelang;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende beheerder van de waterkering.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 8 – Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 – Algemene bouwregels

9.1 Parkeren en ontsluiting

Onverminderd het bepaalde in de overige artikelen van deze regels mag uitsluitend worden gebouwd, indien in, op of onder het bouwwerk, voorzien wordt in voldoende ruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van motorvoertuigen. Hierbij gelden de Rotterdamse Parkeernormen.

Artikel 10 – Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,0 meter, uitsluitend toe te passen ingeval extra bouwhoogte nodig is voor een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 11 – Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

11.1.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

11.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen éénmalig afwijken van het bepaalde in 11.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

11.1.3 Het bepaalde in 11.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

11.2.1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

11.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 11.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

11.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in 11.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

11.2.4 Het bepaalde in 11.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 – Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan “Hoek van Holland spoorverlenging”, gemeente Rotterdam.

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV VERBEEELDING



- VERKLARING**
- Plangebied**
Hoek van Holland
spoorverlenging
- Enkelbestemmingen**
N Natuur
V-SP Verkeer - Spoorverkeer
- Dubbelbestemmingen**
L-O Leiding - Olie
W-A Waarde - Archeologie
W-S-WK Waterstaat - Waterkering
- Functieaanduidingen**
tunnel
- Figuren**
hartlijn leiding - olie