



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

BESTEMMINGSPLAN H6-WEG

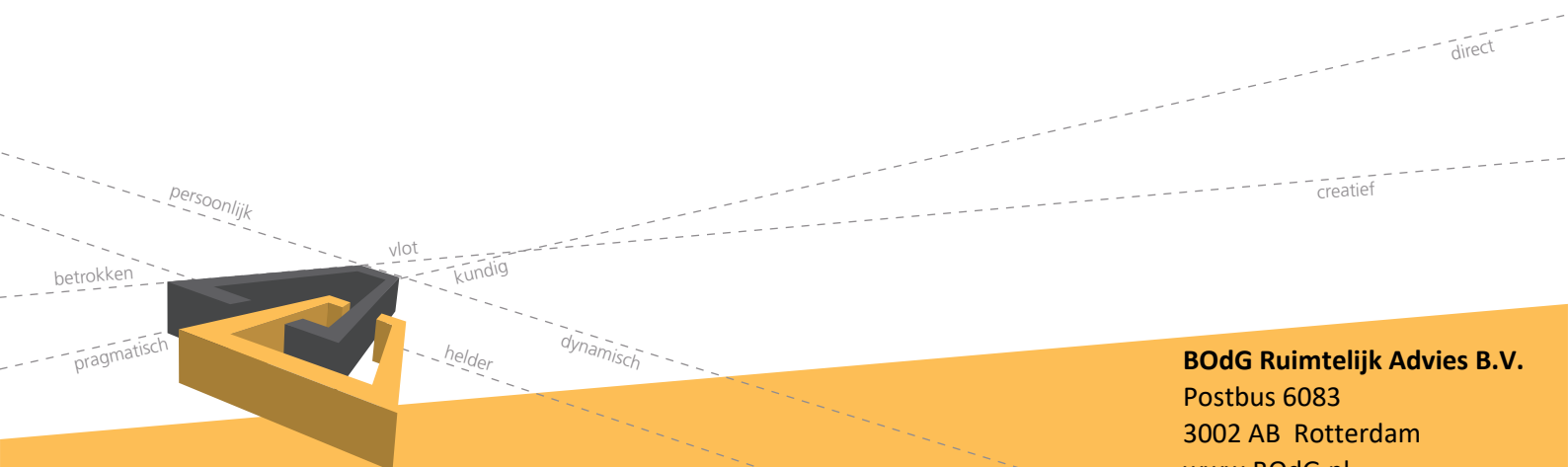
6 april 2017



BESTEMMINGSPLAN

H6-WEG

concept ontwerp	7 september 2015
ontwerp	22 juli 2016
vaststelling	6 april 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	11
1.4	Gekozen planopzet	12
2.	BELEIDSKADER.....	13
2.1	Nationaal beleid.....	13
2.2	Provinciaal beleid.....	15
2.3	Regionaal beleid	16
2.4	Gemeentelijk beleid.....	16
3.	BESCHRIJVING VAN HET PLAN	19
3.1	Ontstaansgeschiedenis Hoek van Holland.....	19
3.2	Omgeving en huidig gebruik.....	19
3.3	Projectbeschrijving	20
4.	TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	23
4.1	Besluit m.e.r.....	23
4.2	Water	24
4.3	Milieuzonering	28
4.4	Geluid.....	29
4.5	Luchtkwaliteit	29
4.6	Externe veiligheid	30
4.7	Bodem.....	31
4.8	Archeologie	32
4.9	Cultuurhistorie	33
4.10	Natuur.....	33
4.11	Duurzaamheid en energie	35
5.	JURIDISCHE ASPECTEN.....	37
5.1	Inleiding	37
5.2	De opzet van de planregels	37
6.	UITVOERBAARHEID	39
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	39
6.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	39

1. INLEIDING

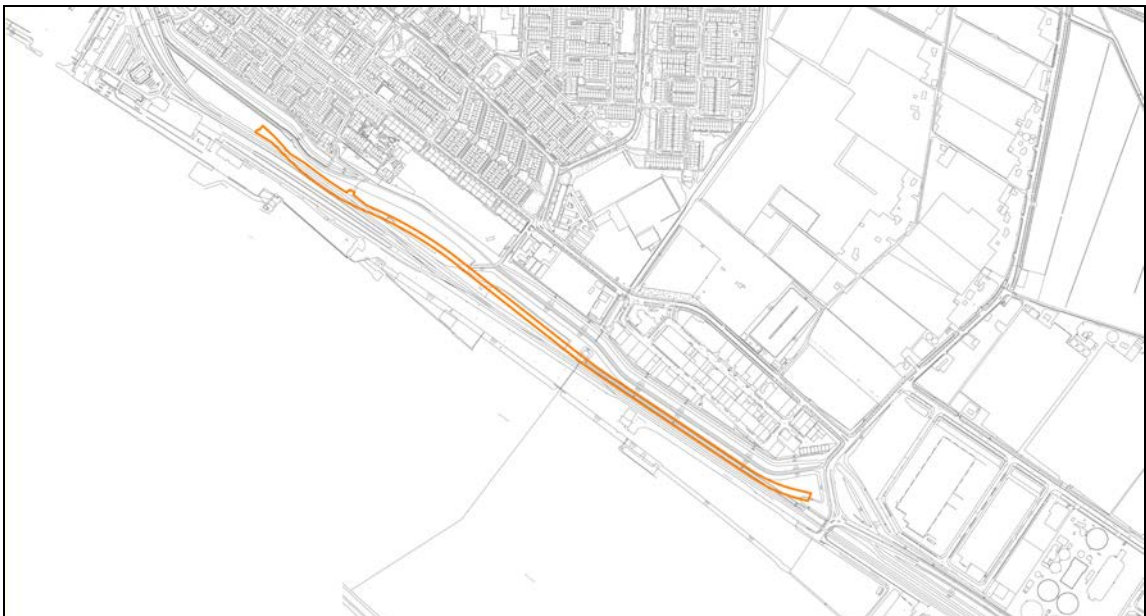
1.1 *Aanleiding*

Hoek van Holland is vanaf het noorden bereikbaar via de N211 en vanaf het westen via de Maasdijk/Hoeksebaan met een aansluiting op de N220/A20. Het bestemmingsverkeer voor het strand en Stena Line rijdt hierbij grotendeels door het centrum van het dorp, wat naast overvolle wegen tevens leidt tot de nodige verkeersonveilige situaties. Om de dorpskern te ontlasten van dit doorgaand verkeer, is aan de zuidzijde van het centrum de zogenaamde 'H6-weg' voorzien tussen de Hoeksebaan en de Harwichknoop. De weg sluit daarbij aan op de in 2010-2013 gerealiseerde 'Verlengde Langeweg' tussen de Langeweg en de aansluiting op de Harwichweg. Vanwege de ruimtelijke samenhang was het wenselijk om realisatie van de H6-weg gelijktijdig met de ombouw van de Hoekse Lijn uit te voeren. Het project betreft een samenwerking tussen de Provincie Zuid Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (voorheen Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden) met als doel om Hoek van Holland en het Westland beter te ontsluiten.

De aanleg van de H6-weg past niet binnen het huidige juridisch-planologisch kader (zie § 1.3). Om de weg te kunnen realiseren, is dan ook een herziening van dit kader noodzakelijk. Dit projectbestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied wordt gevormd door de ligging van het traject van H6-weg. Dit deel is gelegen ten zuiden van de kern Hoek van Holland en verbindt de Harwichknoop en de Hoeksebaan met elkaar. Het tracé van de H6-weg ligt ingeklemd tussen de Delflandsedijk aan de noordzijde en de Hoekse Lijn aan de zuidzijde. In onderstaande afbeelding is dit traject geprojecteerd op een overzichtskaart.



Afbeelding 1: Ligging van het plangebied.

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Het huidige juridisch-planologisch kader wordt gevormd door het bestemmingsplan "Hoek van Holland - Bedrijventerreinen". Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 4 juli 2013 en

in werking getreden op 31 augustus 2013. Het bestemmingsplan omvat globaal de bedrijventerreinen De Zekken, De Kulk, het gebied van Stenaline (inclusief Viandaterrein) en het bedrijventerrein aan de Slachthuisweg (onder andere DSM). Onderstaande kaart geeft de ligging van het vigerende bestemmingsplan weer (links).



Afbeelding 2: Uitsnede vigerend bestemmingsplan (plangebied oranje aangegeven).

De gronden binnen het plangebied kennen op dit moment de bestemming “Groen”, “Water - 1” en “Verkeer- Verblijfsgebied” en “Verkeer-Spoorverkeer”. Hoewel binnen laatstgenoemde wel spoorwegovergangen zijn toegestaan, is het alleen binnen de bestemming “Verkeer-Verblijfsgebied” mogelijk om een weg te realiseren. Binnen de bestemming “Groen” zijn groenvoorzieningen met bijbehorende voet- en fietspaden toegestaan, maar mogen geen autowegen worden aangelegd. Dit geldt ook voor de bestemming “Water - 1”, waarbinnen de gronden alleen bestemd zijn voor waterlopen, waterberging en daarbij behorende voorzieningen .

1.4 Gekozen planopzet

Dit bestemmingsplan biedt een juridisch-planologische regeling, zodat de H6-weg gerealiseerd kan worden. 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 eerstgenoemde worden die wegen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet aangemerkt worden als een auto- of autosnelweg van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2 Barro liggen rondom deze wegen reserveringsgebieden. Een andere nationaal belang die mogelijk van belang is voor dit bestemmingsplan betreft titel 2.11. Deze heeft betrekking op de bescherming van de primaire waterkering, die in een bestemmingsplan voorzien moet worden van een passende bestemming, zodat de waterkerende functie behouden blijft. Daarnaast is de Nieuwe Waterweg aangemerkt als 'rijksvaarweg'. Conform titel 2.1 staat hier een vlotte en veilige doorvaart van de beroepsvaart centraal. Deze mag niet gehinderd worden door ontwikkelingen. Nieuwe bestemmingen in de vrijwaringszone mogen hiermee niet conflicteren. Aangezien de Nieuwe Waterweg is ingeschaald als CEMT-klasse 'Vlb' en hier sprake is van een zeehaventoegang is op grond van artikel 2.1.2 lid 2 Barro een vrijwaringszone van 40 meter van toepassing. Daarnaast is het beleid voor de grote rivieren erop gericht om de

veiligheid tegen overstromingen te waarborgen en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren (titel 2.4 Barro "Grote rivieren").

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).

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, onder meer 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 enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Hiervoor wordt verwezen naar § 4.9.

Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De met dit bestemmingsplan voorziene H6-weg wordt niet als hoofdweg aangemerkt en in (de directe nabijheid van) het plangebied is een dergelijke weg ook niet aanwezig en/of voorzien. Titel 2.7 van het Barro is dan ook niet van toepassing. De betreffende delen van de 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 van deze objecten is gewaarborgd. Omdat de H6-weg ook gelegen is buiten de in artikel 2.1.2 lid 2 Barro bedoelde vrijwaringszone van 40 meter, wordt de veilige doorvaart van de beroepsvaart op de Nieuwe Waterweg niet belemmerd. Gesteld wordt, dat het bestemmingsplan past binnen het Barro en daarmee binnen het SVIR.

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, bijbehorende Programma's en Verordening ruimte 2014.

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.

Uit de structuurvisie blijkt, dat het plangebied geheel is gelegen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Hiervoor is één van de speerpunten van het provinciale beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Daarbij 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.

De structuurvisie en de bijbehorende Programma's gaan niet specifiek in op de aanleg van nieuwe lokale wegen. In het Programma Mobiliteit wordt ten aanzien van de wegenstructuur gesteld, dat sprake is van diverse wegbeheerders. De provincie acht zich hierbij primair verantwoordelijk voor (boven)regionale wegen. Tevens blijkt, dat de capaciteit van het wegennet op plaatsen nog achter blijft bij de toename van de verkeersstroom in de afgelopen halve eeuw, ondanks de realisatie van een flink aantal projecten in de afgelopen jaren. Voor de urgentie tot aanleg van (boven)regionale wegen wordt niet alleen gekeken naar de congestiegevoeligheid, maar ook naar de bijdrage aan de economische topsectoren van Zuid-Holland en de verkeersveiligheid. Dit heeft geleid tot de in het MPI opgenomen projecten. Daarnaast wordt het op orde brengen van de doorstromingsnelheden op de provinciale wegen onderdeel van verkenningen, die integraal over de verschillende vervoerswijzen en relevante beleidsthema's worden opgezet met als sectoraal doel een toekomstvast en betrouwbaar mobiliteitsnet te realiseren. Voor de bereikbaarheid van het Groene Hart en de Delta is de auto onmisbaar. Wezenlijke uitbreidingen van het (boven)regionaal wegennet zijn daar echter niet tot nauwelijks aan de orde in de toekomst. Knelpunten kunnen naar verwachting met (boven)lokale maatregelen worden opgelost. In beginsel staan vooral de (samenwerkende) gemeenten hiervoor aan de lat. Dat geldt ook voor de knelpunten die ontstaan door de steeds groter en zwaarder wordende voertuigen in relatie tot het landbouwverkeer (zowel de landbouwvoertuigen zelf als de voertuigen voor de aan- en afvoer van landbouw gerelateerde producten).

Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De aanleg van de H6-weg wordt gezien als de aanleg van een lokale weg en valt daardoor niet onder het provinciaal toezicht en behoort niet tot een van de in het MPI opgenomen projecten. Wel komt de aanleg ten goede aan een verbeterde wegenstructuur in de directe omgeving van Hoek van Holland. Met de aanleg van deze weg worden de verkeersstromen van en naar het dorp beter verdeeld. Hierdoor wordt een toekomstvast en betrouwbaar mobiliteitsnetwerk gerealiseerd. Daarnaast wordt met de aanleg van de H6-weg het doorgaande verkeer uit de kern geweerd, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid ter plaatse. De met dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling wordt dan ook als passend binnen het provinciaal beleid ervaren.

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".

In dit plan is de Stadsregio opgedeeld in verschillende subregio's; het bestemmingsplangebied behoort tot Subregio Noordwest. Gesteld wordt dat bij verdere verstedelijking van het gebied ten westen van Maassluis, niet meer voldaan kan worden aan de richtlijn '45 minuten reistijd naar regionale knooppunten'. Dit komt doordat de N220 (Maasdijk) grote capaciteits- en veiligheidsproblemen kent. Vandaar dat een tweede ontsluitingsweg naar Hoek van Holland, aangesloten op de A20, is aangelegd. Deze nieuwe weg kan de regionale functie van de N220 overnemen, waardoor de verkeersintensiteit op de N220 afneemt.

Conclusie regionaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan behelst de aanleg van de H6-weg tussen de Hoeksebaan en de Harwichknoop. Door de aanleg van de H6-weg wordt het doorgaande verkeer naar het strand en het terrein van Stena Line om de dorpskern geleidt. Hiermee wordt de dorpskern ontlast wat tot een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid leidt. Daarnaast zorgt de H6-weg, in combinatie met de verlengde Langeweg en de Tweede Ontsluitingsweg, voor een betere verdeling van de verkeersbewegingen van en naar Hoek van Holland. Tevens maakt de H6-weg onderdeel uit van een calamiteitenroute. De met dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling wordt dan ook als passend binnen het regionaal beleid ervaren.

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 H6-weg, dan wel Tweede ontsluitingsweg. Hiervoor wordt verwezen naar het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de Stadsregio (zie § 2.3).

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 de realisatie van de Tweede Ontsluitingsweg, die Hoek van Holland langs de Delflandse Dijk en het Oranjekanaal verbindt met de A20, vermindert de congestie op de Maasdijk in belangrijke mate. Daarnaast zorgt deze weg ervoor, dat geen toename van congestie ontstaat door realisatie van woningbouwplannen en verbreding van het toeristisch seizoen.

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.

Door de opening van de eerste fase van de Tweede Ontsluitingsweg zijn de aanwezige bedrijventerreinen ten oosten van Hoek van Holland beter bereikbaar. Om het dorp beter te ontsluiting is het wenselijk, dat ook het laatste deel van het oorspronkelijke '3:1-project' gerealiseerd wordt. Dit betreft de aanleg van de H6-weg. Deze weg wordt in de gebiedsvisie dan ook 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.

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 lightrailsysteem 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 de ontwikkeling van de H6-weg van groot belang wordt geacht. Door de realisatie van deze weg ontlast de dorpskern, doordat het doorgaand verkeer met bestemming 'strand' en 'Stena Line' daar omheen wordt geleid. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. Daarnaast vormt het ook een calamiteitenontsluiting voor Hoek van Holland met het oog op risicocontouren vanuit de Rotterdamse haven. 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 Hoek van Holland, alsook de bestaande situatie en het huidige gebruik.

3.1 *Ontstaansgeschiedenis Hoek van Holland*

Het dorp Hoek van Holland is in de laatste helft van de 19^e eeuw ontstaan als gevolg van de rijksbeslissing uit 1863 om een Nieuwe Waterweg van Rotterdam naar zee te graven. De eerste bebouwing werd hierbij geconcentreerd nabij het Fort / de Strandweg (de Oude Hoek). Een tweede kern (De Nieuwe Hoek) ontstond rond 1900 nabij de Prins Hendrikstraat. Hoek van Holland groeide zo van werkdorp voor de aanleg Nieuwe Waterweg tot een dorp met een 2.500 tal inwoners rond 1910, die vooral hun brood verdienden met scheepvaart, handel en het spoor en aan de scheepvaart gerelateerde overheidstaken.

In 1907 dienden burgers een verzoekschrift bij de Kroon in om zelfstandig te mogen worden. Dit leidde uiteindelijk tot interesse van Rotterdam en een rijksbeslissing tot een annexatie per 1 januari 1914 door de Gemeente Rotterdam, vanwege het belang van de haven en de waterweg naar zee. Op het moment van annexatie telde Hoek van Holland 2.820 inwoners. Direct na de annexatie verbeterde Rotterdam de leefomstandigheden ter plaatse. Daarnaast werd in aansluiting op bestaande bebouwing in de Nieuwe Hoek (tussen eerste Scheepvaartstraat en Prins Hendrikstraat) in de jaren 1920 en 1930 woningbouw gerealiseerd. In de jaren dertig breidt de Nieuwe Hoek zich verder uit, terwijl de Oude Hoek ook nog in het geheel bestaat. De bebouwing is dan nog evenwichtig verdeeld over de twee plekken.

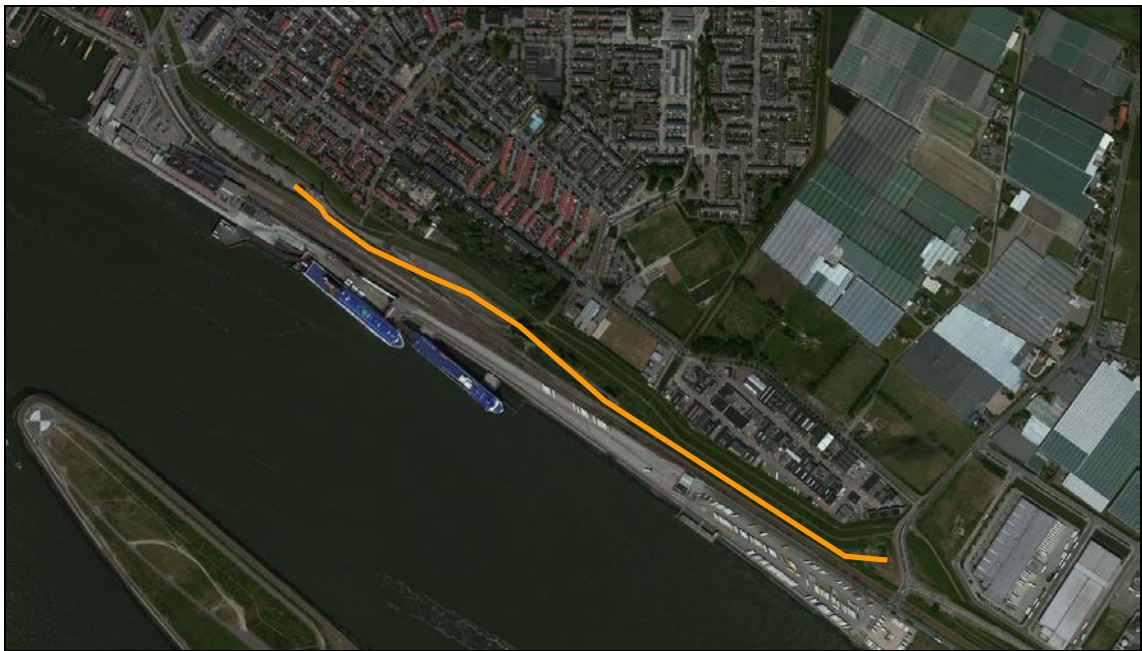
Door zijn strategische ligging kreeg Hoek van Holland veel te lijden van oorlogsgeweld en bezetting. In de meidagen van 1940 werd het dorp, dat deel uitmaakte van de stelling Hoek van Holland, door luchtlandingstroepen veroverd. In de daarop volgende jaren volgden ingrepen ten behoeve van de aanleg van de 'Atlantikwall'. Hierdoor werd de Oude Hoek geëvacueerd en grotendeels met de grond gelijk gemaakt. Bewaard bleef slechts een rijtje huizen langs het Seinpad.

Na 1945 werd de Oude Hoek niet herbouwd, doordat de locatiekeuze voor nieuwe bebouwing werd beperkt door de ligging van gronden die in gebruik waren door de Engelse militairen, het zogenoemde Transit Camp, en de ligging van de gronden die onder de Kringenwet vielen. Woningbouw verrees rond 1960 op grote schaal tussen de Nieuwe Hoek en de Nieuwlandsedijk. De flats en eengezinswoningen zijn afgewisseld met groenvoorzieningen zoals het Roomse Duin en het Nieuwlandse Park, sportvelden en campings. Vooral na de Tweede Wereldoorlog kwam het dagtoerisme naar strand en duin op gang, waardoor Hoek van Holland uitgroeide tot badplaats voor Rotterdam. Badweg en Strandboulevard werden aangelegd.

3.2 *Omgeving en huidig gebruik*

Het woongebied van Hoek van Holland wordt aan de zuidzijde begrensd door de Delflandse Dijk. Het plangebied ligt hier weer ten zuiden van en is dus buitendijks gelegen. Aan de zuidzijde van het plangebied bevinden zich de Hoekse Lijn en het terrein van Stena Line, dat zich langs de oever van de Nieuwe Waterweg uitstrekt vanaf de Berghaven tot aan het DSM-terrein. Ter hoogte van het oostelijk deel van het plangebied is het bedrijventerrein "de Zekken" (ook wel "de Haak" genoemd) gelegen. Naast bedrijven zijn hier ook enkele

afwijkende functies aanwezig, zoals een museum, atelier, detailhandel en enkele sportvoorzieningen (sportschool, ijs- en skatebaan). Daar waar het plangebied aansluit op de Haakweg is het bedrijventerrein “de Kulk” gesitueerd.



Afbeelding 3: Het plangebied (oranje lijn) in zijn directe omgeving.

Het huidige gebruik binnen het plangebied kan grofweg in twee deelgebieden verdeeld worden. Vanaf de aansluiting tot aan de kruising van de (buitendijks gelegen) Prins Hendrikstraat met de Delflandse Dijk is het plangebied grotendeels onverhard en in gebruik voor groenstructuren. Ongeveer ter hoogte van de westelijke grens van het bedrijventerrein “de Zekken” doorkruist de Krimssloot het plangebied. Het deel van het plangebied ten westen vanaf de kruising van de Prins Hendrikstraat met de Delflandse Dijk, is overwegend verhard. Hier is sprake van de Prins Hendrikstraat, alsook enkele noodoverloopgebieden van het terrein van Stena Line en delen die nu nog tot de Hoekse Lijn behoren.

3.3 **Projectbeschrijving**

Alvorens in te gaan op het deel van de H6-weg die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, wordt allereerst de voorgeschiedenis uit een gezet.

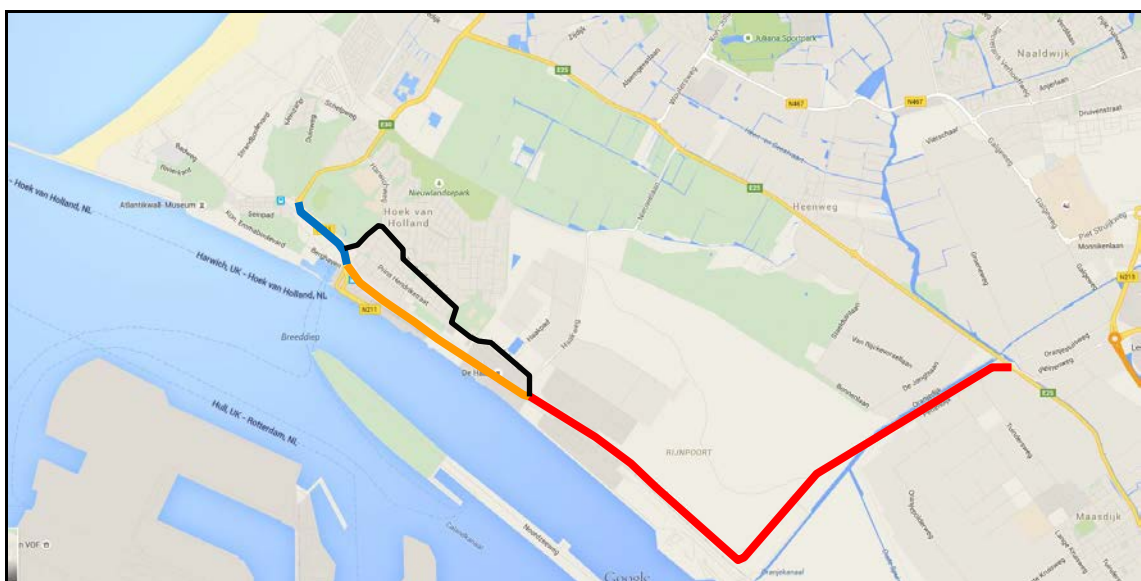
Voorgeschiedenis H6-weg

De H6-weg maakte in het verleden deel uit van het ‘3:1-project’: een samenwerking tussen de Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden met als doel Hoek van Holland en het Westland beter te ontsluiten. Het ‘3:1-project’ bestaat uiteindelijk uit drie deelprojecten, waarvan alleen de aanleg van de Tweede Ontsluitingweg op Rotterdams grondgebied is gelegen (rood in onderstaande afbeelding). Met de openstelling van deze weg in april 2011 is het Rotterdamse deel van het ‘3:1-project’ al geruime tijd gerealiseerd. Momenteel vinden nog diverse werkzaamheden plaats, waarbij afronding van het project vooralsnog in 2017 is voorzien.

Omdat in het verleden onvoldoende dekking voor de H6-weg was, is destijds door het college van burgemeester en wethouders besloten om deze weg uit het ‘3:1-project’ te halen. In 2006 is door hetzelfde college besloten om alsnog de H6-weg als losstaand project een vervolg te

geven, omdat het een optimalisatie vormt van de doelen van de Tweede Ontsluitingsweg. De realisatie van de H6-weg leidt namelijk tot een betere ontsluiting van Hoek van Holland. Daarnaast is sprake van een afname van het hoeveelheid verkeer door de dorpskern en daardoor een verbetering van de verkeersveiligheid en gezondheid in het dorp (zwarte lijn in onderstaande afbeelding geeft huidige route aan). Tevens vergroot de H6-weg de economische potentie van Hoek van Holland.

Doordat wederom sprake was van bezuinigingen, vindt de realisatie van H6-weg gefaseerd plaats. In 2010-2013 is de eerste fase gerealiseerd, te weten de 'Verlengde Langeweg' tussen de Langeweg en de aansluiting Harwichweg (blauw in onderstaande afbeelding). De tweede fase betreft het deel tussen de Harwichknoop en de Hoeksebaan (oranje in onderstaande afbeelding). Vanwege de ruimtelijke samenhang is het wenselijk om realisatie van dit deel gelijktijdig met de ombouw van de Hoekse Lijn uit te voeren.



Afbeelding 4: Huidige en toekomstige ontsluitingsroutes Hoek van Holland.

Het project H6-weg

Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een groot deel van de tweede fase van de H6-weg. Het betreft hier het deel vanaf de Hoeksebaan tot aan het nieuwe metrostation 'Hoek van Holland Haven'. Het deel van de H6-weg vanaf dit station tot aan de Harwichknoop is planologisch geregeld in het bestemmingsplan "Hoek van Holland – Bedrijventerreinen, 1^e herziening". Voor de volledigheid wordt hieronder de gehele H6-weg tussen de Hoeksebaan en Harwichknoop beschreven.

Het resultaat van de H6-weg is een duurzame en veilige weg met voldoende capaciteit om het dorp van verkeer te ontlasten en om als calamiteitenroute te kunnen fungeren. Van oost naar west gezien, begint het tracé bij de aansluiting van het reeds bestaande gedeelte van de Hoeksebaan op de Haakweg. De H6-weg ligt hierbij ingeklemd tussen de Delflandsedijk (ten noorden) en de Hoekse Lijn (ten zuiden). Het grootste deel van de weg wordt hierbij ingericht als een 80 km/h-weg, waarbij de Krimslot overbrugd wordt. Ongeveer ter hoogte van het metrostation Hoek van Holland Haven wordt de weg ingericht als 50 km/h. De aanwezige fietsverbindingen blijven behouden en ongewijzigd.



Afbeelding 5: Het project H6-weg.

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.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd, die door het I-bureau Rotterdam zijn gebundeld¹. Dit document alsmede de daaronder liggende onderzoeken vormen de basis voor dit hoofdstuk.

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).

Voor dit bestemmingsplan is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen. Hierbij is één activiteit gevonden:

1. C1.2: de aanleg van een auto(snel)weg.

Aangezien in kolom 2 geen drempelwaarde is genoemd, die voor de aanleg van een auto(snel)weg in alle gevallen, dus ongeacht de lengte van de aan te leggen weg, een MER uitgevoerd te worden. Onder een autoweg wordt in het Besluit m.e.r. verstaan: een voor autoverkeer bestemde weg, die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden te stoppen en te parkeren is. De H6-weg wordt toegankelijk gemaakt door gelijkvloerse kruisingen. Deze worden niet voorzien van verkeerslichten, maar uitgevoerd als rotonde. Daarnaast mag ook landbouwverkeer van deze weg gebruik maken. Op grond van jurisprudentie (ABRvS nr. 201106311/1/T1/R4) wordt een dergelijke weg niet aangemerkt als een autoweg. Hierdoor is het uitvoeren van een m.e.r.(-beoordeling) voor dit bestemmingsplan niet aan de orde.

¹ I-Bureau Rotterdam, Milieuonderzoek H6-weg, september 2015, projectcode 100001075.

Direct ten zuiden van het plangebied is de Hoekse Lijn gelegen. Ten behoeve van de ombouw van deze lijn naar een lightrail-verbinding is een MER opgesteld. De H6-weg is hierin meegenomen als onderdeel van de referentiesituatie.

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. Door de buitendijkse ligging maakt het plangebied onderdeel uit van het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Daarnaast valt de Delflandse dijk onder het beheer van het Hoogheemraadschap van Delfland.

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 (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 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 hoofdpogingen:

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 13 oktober 2015 vastgestelde Waterbeheerplan 2016-2021. Het Waterbeheerplan is de leidraad voor het handelen van Delfland in de planperiode 2016-2021. Bij de uitvoering van het plan staan de kerntaken van Delfland voorop, de waterveiligheid, het waterbeheer, de waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater. Deze kerntaken staan niet op zichzelf, maar vormen een integrale opgave voor een toekomstbestendig watersysteem. Delfland heeft daarom vier richtinggevende integrale thema's gedefinieerd die in de planperiode worden uitgewerkt tot een strategie.

1. ***Een zelfvoorzienend gezond en schoon watersysteem***

Delfland heeft in 2017 een strategie vastgesteld om op een toekomstbestendige wijze kringlopen te sluiten en (nagenoeg) zelfvoorzienend te kunnen zijn in de waterbehoefte

2. ***Interactie tussen watersysteem en waterketen***

Delfland vervult zijn zorgplichten door de kerntaken integraal uit te voeren en de werkzaamheden te koppelen aan een steeds sneller veranderende omgeving

3. ***Stedelijk waterbeheer en klimaatadaptatie***

Delfland gaat in nauwe samenwerking met gemeenten en andere belanghebbenden de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie nader uitwerken en uitdragen, waardoor de sponswerking in het sterk verharde gebied van Delfland toeneemt en bij ruimtelijke ontwikkelingen klimaatadaptief wordt gehandeld

4. ***Iedereen bewust van water***

In 2021 zijn inwoners van Delfland zich bewust van het water om hen heen, van de gevolgen van klimaatverandering en van hun eigen handelingsperspectieven

Een groot deel van de dijken binnen het gebied van het hoogheemraadschap van Delfland is multifunctioneel van aard. Er is op, in en naast de dijk gebouwd voor verkeer, recreatie of woningen. Delfland werkt aan het vergezicht om deze multifunctionele dijken ook veilig te laten zijn. Daarbij werken zij samen met gebiedspartners om bijvoorbeeld historische stadskernen te behouden en de veiligheid te garanderen. Delfland ondersteunt en faciliteert innovaties in het waterbeheer en denkt mee met de belangen van gebiedspartners. Initiatieven van partners om de komende jaren pilotprojecten uit te voeren die het vergezicht van de multifunctionele dijk in de praktijk toepassen zal Delfland ondersteunen.

Naast het Waterbeheerplan heeft het hoogheemraadschap in 2010 ook het Algemeen Waterkeringenbeleid vastgesteld. Zoals de naam al aangeeft, is hierin het beleidskader voor alle waterkeringen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap vastgelegd. Voor de Delflandse Dijk is dit beleid verder uitgewerkt in de Beleidsregel medegebruik Delflandsedijk en voor de zeewering in de Beleidsregel medegebruik zeewering. Medegebruik is alleen toegestaan als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en de activiteit redelijkerwijs niet elders of op een andere wijze kan plaatsvinden. Indien na zorgvuldige afweging het medegebruik tot consequentie heeft dat het functioneren en of het beheer in negatieve zin wordt beïnvloed moeten compenserende maatregelen worden getroffen. De

kosten voor deze maatregelen zijn in principe voor de veroorzaker (initiatiefnemer). Tevens beschikt het hoogheemraadschap over een handreiking watertoets voor gemeenten.

Ten aanzien van de keur is een tweetal beleidsregels van belang; de beleidsregels *Dempen en graven* [HHD 2009a] en de beleidsregel *Werken in het profiel van wateren* [HHD 2009b]. De keur van Delfland verbiedt het zonder vergunning aanpassen van waterlopen en het zonder vergunning graven van nieuwe waterlopen. Hetzelfde geldt voor het zonder vergunning werken in het profiel van wateren. Beide beleidsregels fungeren als toetsingskader voor de vergunningverlening.

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 planrijk 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.

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.

In het kader van het programma Rotterdam Climate Proof is in 2013 een klimaatadaptatiestrategie vastgesteld. In de strategie voor een klimaatbestendig Rotterdam wordt onderscheidt gemaakt in een strategie voor de 'stad achter de dijk' en de 'stad buiten de dijk'. Het bestemmingsplangebied ligt geheel buitendijks.

In buitendijks Rotterdam is er een open relatie met de rivier en de zee en ontbreekt het aan bescherming door dijken. Er is daardoor een grotere kans op overstromingen dan binnendijks. Overstromingen zijn door de veelal hoge ligging echter van korte duur en de overstromingsdieptes (inundaties) blijven relatief beperkt. De verantwoordelijkheid ligt in buitendijks gebied primair bij de gemeente, de bewoners en de gebruikers van het gebied. In buitendijks Rotterdam staat het meerlaagse veiligheidsprincipe voorop. Adaptief bouwen en inrichten is uitgangspunt. Daarbij is het van belang dat de haven en vitale infrastructuur blijvend beschermd zijn tegen overstromingen.

Voor het binnendijkse gebied is de strategie gericht op het voorkomen van overstromingen via sterke dijken en bescherming door stormvloedkeringen: preventie boven alles! Het huidige robuuste waterveiligheidssysteem wordt op orde gehouden. Bij overschrijding van de afgesproken norm is het versterken van de dijk het uitgangspunt. In de stedelijke gebieden is het streven om de dijken multifunctioneel in te richten. Dat mag echter niet ten koste gaan van goed beheer en onderhoud van de kering en de mogelijkheid tot een eventuele versterking op de lange termijn

Beschrijving watersysteem

Binnen het plangebied is nauwelijks oppervlaktewater aanwezig. Alleen een spoor sloot en een klein deel van de Krimsloot zijn binnen het plangebied gelegen. Het betreft hier de maalkom van deze sloot, alwaar ook een vaste stuw aanwezig is. Deze maalkom heeft de belangrijke functie om het polderwater via het gemaal af te voeren naar de nieuwe waterweg. Daarnaast komt de leiding van de overstortbemaling van het riool op de maalkom uit.

Ten noorden van het plangebied is de Delflandse dijk gelegen, waardoor het onderdeel uitmaakt van het buitendijks gebied. De H6-weg is hierbij grotendeels aan de rivierzijde voorzien binnen de beschermingszone. Een klein deel maakt deel uit van het waterstaatswerk zelf. Doordat het plangebied buitendijks is gelegen, is mogelijk sprake van het onder water lopen van de gronden. De mate van overlast wordt hierbij bepaald door de terugkeertijden van hoge waterstanden in de Nieuwe Waterweg en de maaiveldhoogte. Doordat het gemiddeld op circa 4 meter boven NAP is gelegen, is de kans op grote waterdieptes en daarmee op slachtoffers klein. Bij een hoogwatersituatie met een terugkeertijd van 1/4.000 jaar is sprake van een waterdiepte van maximaal 80 centimeter.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het rioleringsdistrict 15. In de directe omgeving is hierbij overwegend sprake van een gemengd rioolstelsel. Dit betekent, dat het huishoudelijk afvalwater tezamen met het hemelwater wordt afgevoerd naar de afwaterzuivering Hoek van Holland. Door de bij de Krimsloot aanwezige overstortbemaling is het mogelijk om bij eventuele hevige regenval het water via een leiding op de maalkom te lozen.

Wateropgave

Omdat het plangebied buitendijks is gelegen, is de Waterwet van toepassing. Het plangebied maakt echter deel uit van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk, zoals weergegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. Daarnaast geldt voor buitendijkse gebieden geen compensatieplicht bij toename van het verhard oppervlak. Het treffen van compenserende maatregelen is dus niet noodzakelijk.

De H6-weg kruist de Krimsloot ter hoogte van de maalkom. Deze kruising wordt op een duurzame manier vormgegeven, zodat de maalkom haar functies kan blijven uitoefenen. Indien door de aanleg van de H6-weg ook de aanwezige spoor sloot (deels) komt te verdwijnen, dan wordt op een andere wijze ervoor gezorgd dat het afstromend hemelwater in de ondergrond kan infiltreren.

De effecten van de aanleg van de H6-weg op het grondwater zijn minimaal, waardoor geen knelpunten optreden. Tevens kan het regenwater dat op het wegdek valt, via de wegbermen alsnog in de grond terecht komen en het grondwater voeden. Het verkeer op de H6-weg en corrosie van het wegmeubilair zorgt hierbij voor vervuiling. Doordat het afstromende water van de weg eerst in de wegbermen terecht komt, bereikt het alleen indirect het

oppervlaktewater. Een negatief effect op de waterkwaliteit wordt dan ook niet verwacht. Daarnaast heeft de aanleg van de weg geen effect op de rioleringscapaciteit, aangezien deze niet op het riool wordt aangesloten.

Zoals aangegeven is de H6-weg deels gelegen in het waterstaatswerk. Het uitvoeren van werkzaamheden is hier alleen toegestaan als het gaat om een zwaarwegend maatschappelijk belang en de waterkerende functie niet verslechterd ('nee, tenzij'-principe). Voor het deel van de H6-weg dat gelegen is in de beschermingszone geldt alleen als voorwaarde dat de waterkerende functie niet wordt aangetast ('ja, mits'-principe). Met de aanleg van de H6-weg wordt bereikt, dat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kern Hoek van Holland wordt vergroot. Daarnaast wordt het dorp beter ontsloten, dat ook de economische potentie ten goede komt en vormt de weg een calamiteitenontsluiting. De H6-weg heeft dus een zwaarwegend maatschappelijk belang². Omdat het hoogheemraadschap betrokken is bij de planvorming, waarbij ook rekening wordt gehouden met de toekomstige noodzakelijke dijkversterkingen, wordt voldaan aan zowel het 'nee, tenzij'- als het 'ja, mits'-principe. Gestreefd wordt naar een spoedige overeenstemming met het Hoogheemraadschap op basis waarvan de benodigde vergunningen op grond van de Keur kunnen worden verstrekt.

Het plangebied is op termijn kwetsbaar voor hoog water, al wordt bij een aanleghoogte van 4,5 meter boven NAP voldaan aan de normen van het lokaal individueel risico van de provincie Zuid-Holland. Rotterdam beschikt echter een stringenter beleid voor uitgiftepeilen, al is dit nog niet van toepassing op infrastructuur. Desondanks wordt op basis van dit beleid geadviseerd om voor de aanleg van de H6-weg een aanleghoogte van 5,10 meter boven NAP te hanteren. Hierbij is het uitgangspunt, dat bij extreem hoogwater de weg niet als evacuatie-route wordt gebruikt. Dit is overigens ook niet voor de hand liggend.

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 deelrapport 'Water' dat ten behoeve van het project is opgesteld.

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

² Gemeente Rotterdam, Zwaarwegend belang H6 weg, 29 september 2017.

richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot het omgevingstype rustige woonwijk.

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van een nieuwe weg mogelijk. Dit wordt in het kader van de VNG-uitgave niet aangemerkt als een hindervolle activiteit. Vandaar dat een toetsing aan deze uitgave niet aan de orde is. Voor de invloed van deze weg op het akoestisch woon- en leefklimaat van de omliggende woningen, wordt verwezen naar § 4.4. Vanuit het oogpunt van milieuzonering is de aanleg van de weg mogelijk.

4.4 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) 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 weg met een snelheidsregime van 80 km/h mogelijk. Langs deze nieuwe weg zijn diverse geluidsgevoelige objecten gesitueerd. Met een akoestisch onderzoek is dan ook bekeken, wat voor akoestische gevolgen de aanleg van deze weg op de omliggende geluidsgevoelige objecten heeft.

Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de H6-weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. De maximale berekende geluidbelasting bedraagt namelijk 47 dB.

De aanleg van de H6-weg leidt ook tot een gedeeltelijke gewijzigde ligging van de Haakweg, Hoeksebaan en Slachthuisweg. In het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek is onderzocht wat de akoestische gevolgen hiervan zijn. Hieruit blijkt, dat de toekomstige geluidsbelasting afkomstig van de Hoeksebaan en Slachthuisweg bij alle onderzochte woningen onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Voor de Haakweg geldt, dat voor een aantal woningen de geluidbelasting af neemt. Deze afname bedraagt maximaal 1,94 dB en wordt veroorzaakt door de verschuiving van de as van de weg richting het oosten en door een verkeersafname. Ter plaatse van enkele andere woningen is sprake van een geluidstoename met 0,18 dB. Dit wordt veroorzaakt door een verkeerstoename. Omdat voor geen van de wegen een geluidstoename is berekend van 1,50 dB of meer, is geen sprake van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Geconcludeerd wordt, dat het treffen van geluidswerende maatregelen en/of het verkrijgen van een ontheffing van de Wet geluidhinder niet aan de orde is. Het aspect 'geluid' staat de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg.

4.5 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 het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2015 in Hoek van Holland gelegen is tussen 24,1 en 25,5 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt, dat deze concentratie is gelegen tussen 23,8 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 aanleg van de H6-weg draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m³ bij en blijft daarmee onder de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. De totale toename bedraagt in 2030 0,2 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 'H6-weg' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

4.6 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 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 deelrapport 'externe veiligheid' blijkt, dat de H6-weg geen aantrekkende werking heeft voor de in de omgeving aanwezige risicobronnen, zoals het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Waterweg en risicovolle inrichtingen. Daarnaast kruist de H6-weg nergens een buisleiding, waardoorheen gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Omdat over de weg

zelf gevaarlijke stoffen kunnen worden getransporteerd, wordt hier in het vervolg van deze paragraaf op ingegaan.

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter. Deze contour vormt daarmee geen beperking. Het groepsrisico bedraagt minder dan 10% van de oriëntatiewaarde. Hierbij is uitgegaan van een worstcase-scenario: alle transporten met gevaarlijke stoffen op de A20 (wegvak Z122) rijden ook over de H6-weg. In werkelijkheid zal echter maar een beperkt aantal van deze transporten ook daadwerkelijk gebruik maken van de H6-weg. Omdat daarnaast de zelfredzaamheid van de aanwezigen in (de omgeving van) het plangebied groot is, is een nadere verantwoording niet aan de orde. Het groepsrisico vormt geen beperking.

Geconcludeerd wordt, dat het aspect 'externe veiligheid' geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.7 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 de Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam blijkt zowel de bodemlaag van maaiveld tot 1 meter onder maaiveld (m-mv) als van 1 tot 2 m-mv hoogstens 'licht verontreinigd'. Het gedeelte ten noorden van het spoor en ten zuiden van woningbouw tussen de Jolinkstraat en de Houtmanstraat, betreft een loswallocatie (nr.169) met opgebrachte grond/bagger uit de periode 1958 - 1965. De kwaliteit van het opgebrachte materiaal is grotendeels bekend (goede milieuhygiënische kwaliteit).

In (de directe omgeving van) het plangebied zijn in het verleden ook bodemonderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat de bodem over het algemeen niet tot licht verontreinigd is, al zijn ook enkele matige verontreinigingen aangetroffen. Ter hoogte van het stationsgebied Hoek van Holland haven is de bodem diffuus verontreinigd, met name in de bovenste meter. De verontreiniging wordt echter slechts sporadisch aangetroffen. Ter plaatse van de tankplaat en draaischijf is sprake van een sterke verontreiniging van grond(water) met minerale olie. Deze verontreiniging bevindt zich op een diepte van 1, 4 tot 2,4 m-mv.

Met de voorgenomen ontwikkeling worden binnen het plangebied geen gevoelige objecten gerealiseerd. Omdat graafwerkzaamheden plaatsvinden is het wenselijk om hieraan voorafgaand aanvullend bodemonderzoek uit te voeren. Op de verontreinigde delen van het traject van de H6-weg worden indien noodzakelijk passende maatregelen genomen. De milieuhygiënische kwaliteit staat de realisatie van de H6-weg dan ook niet in de weg.

Omdat Hoek van Holland gedurende de Tweede Wereldoorlog deel uit maakte van de Atlantikwall kunnen in de bodem niet gesprongen explosieven voorkomen. Ten behoeve hiervan heeft Rotterdam in 2011 een risicokaart laten maken. Uit deze kaart blijkt, dat binnen het toekomstige tracé van de H6-weg drie locaties aanwezig zijn, waar dergelijke explosieven voor kunnen komen. Het gaat hierbij om risicogebied 13 (Haakweg), 33 (Krimslot) en 151

(groenstrook rondom Prins Hendrikstraat). Alle locaties zijn hierbij verdacht tot een diepte van 2 m-mv. Met een Projectgebonden Risicoanalyse wordt vastgesteld waar detectie noodzakelijk is.

4.8

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.

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 geldende bestemmingsplan "Hoek van Holland-Bedrijventerreinen" blijkt, het plangebied onderdeel uitmaakt van een voornamelijk in en na de Late Middeleeuwen gevormd landschap. Hierdoor ontbreken afzettingen uit de Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen. Op grote diepte bevinden zich slechts afzettingen die na het verschuiven van de Maasmonding in de Late Middeleeuwen en daarna zijn gevormd. De relatief jonge vorming van het landschap heeft tot gevolg dat de archeologische potentie van het plangebied gering is. Het kan evenwel niet uitgesloten worden dat er zich in de diepere ondergrond geul- en oeverresten uit de Romeinse tijd of Middeleeuwen bevinden. In de geulafzettingen kunnen onder meer scheepsresten aanwezig zijn.

Uit de periode na de vorming van de jonge strandafzettingen kunnen mogelijk bewoningssporen aangetroffen worden die met de extensieve exploitatie van het gebied in de Nieuwe tijd te maken hebben (verkaveling, tijdelijke behuizing e.d.).

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

4.9

Cultuurhistorie

Uit § 2.1 blijkt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. De H6-weg ligt ingeklemd tussen de Hoekse Lijn en de Delflandse dijk, die beide ook van cultuurhistorische waarde zijn. Deze waarden worden echter niet negatief beïnvloed.

Zoals eerder aangegeven maakte Hoek van Holland onderdeel uit van de Atlantikwall. Dit is een Duits militair verdedigingsstelsel langs de kust van de Noordzee en de Atlantische Oceaan. Dit verdedigingswerk strekte zich uit van Noorwegen tot aan Spanje. Langs het Nieuw Oranjekanaal en de Haakweg liggen oostwaarts gerichte ringen van verdedigingswerken. Deze waren ook voorzien van een antitankgracht. Daarnaast waren tussen de Haakweg en de Noorderpier verspreid langs het spoor en de Nieuwe Waterweg ook verdedigingswerken aanwezig.

Het tracé van de H6-weg kruist op enkele plaatsen een verdedigingsstelling, namelijk ter plaatse van de aansluiting op de Haakweg en ter hoogte van de Krimssloot. In het veld zijn geen zichtbare sporen meer aanwezig. Het is echter onduidelijk of zich in de bodem nog objecten bevinden. Het is dan ook onduidelijk of eventuele objecten door de aanleg worden doorsneden. Mocht dit het geval zijn, dan is het wenselijk om de aangetroffen resten in de bodem te bewaren, dan wel ter plaatse zichtbaar maken.

4.10

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.

Het bestemmingsplangebied is gelegen nabij diverse gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dan wel zijn aangewezen als Natura 2000-gebied. Op korte afstand is het Natura 2000 gebied Solleveld- en Kapittelduinen gelegen. De EHS overlapt het Natura 2000-gebied geheel. Daarnaast zijn de grote rivieren binnen de EHS opgenomen als verbindingzones voor trekvis. Dit geldt ook voor de Nieuwe Waterweg, die op korte afstand van het bestemmingsplangebied is gelegen. De realisatie van de H6-weg heeft echter geen invloed op de kwaliteit van de Nieuwe Waterweg als verbindingzone.

In het kader van project Hoekse Lijn is reeds uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar effecten op het nabijgelegen Natura 2000- en EHS-gebied. De H6-weg is in dit onderzoek cumulatief meegenomen bij bepalen van effecten met betrekking tot depositie en geluid. Uit het onderzoek blijkt, dat in de gebruiksfase zowel depositie als geluid niet zullen toenemen. Vanwege de combinatie van diverse infrastructurele ontwikkelingen is juist sprake van een

afname. Daarnaast neemt de belasting van wegen dichterbij het natuurgebied af. Negatieve effecten op (de kwaliteit van) beschermde gebieden worden dan ook niet verwacht.

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.

Op basis van beschikbare gegevens blijkt, dat in de omgeving van het plangebied enkele strikt beschermde soorten voorkomen. Het gaat hierbij om Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Kleine modderkruiper, Bittervoorn, enkele roofvogels en Rietorchis. Voor vleermuizen fungeert het plangebied naar verwachting slechts een marginale rol als foerageergebied. In de directe omgeving zijn daarnaast voldoende alternatieven voorhanden. Verblijfplaatsen worden in het plangebied niet verwacht.

Het oostelijk deel van het plangebied wordt geschikt geacht voor diverse roofvogels, met name de aanwezige houtopstand. Andere jaarrond beschermde vogelsoorten, zoals gierzwaluw en huismus, worden niet in het plangebied verwacht. De aanwezige bebouwing is namelijk ongeschikt als verblijfplaats.

Ter hoogte van het bedrijventerrein aan de westzijde van de Haakweg zijn de Rietorchis en Bijenorchis aangetroffen. Binnen het plangebied zijn groeiplaatsen niet bekend. Omdat echter in potentie een aantal geschikte groeiplaatsen aanwezig zijn, kan de aanwezigheid van deze beschermde planten niet op voorhand worden uitgesloten.

In de watergangen in de directe omgeving van het plangebied zijn enkele beschermde vissoorten aangetroffen, namelijk de Kleine modderkruiper en de Bittervoorn. Als deze

watergangen in verbinding staan met het oppervlaktewater binnen het plangebied, kunnen deze soorten ook binnen het plangebied aanwezig zijn. Indien gewerkt wordt aan watergangen, wordt aanbevolen de gedragscode van Waterschappen te volgen. In dat geval is dan geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

Naast de hiervoor beschreven strikt beschermde soorten zijn ook diverse meer algemene soorten binnen het bestemmingsplangebied te verwachten. Hierbij kan gedacht worden aan kleine zoogdieren (bijvoorbeeld mol, egel, konijn), amfibieën (bruine kikker, gewone pad) en diverse veel voorkomende broedvogels (zoals ekster, houtduif, Vlaamse gaai, koolmees). Voor al deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wel dient de zorgplicht te worden nageleefd.

Het is wenselijk om voorafgaand aan de werkzaamheden nader onderzoek uit te voeren, inzake de aanwezigheid van jaarrond beschermde vogels (roofvogels) en strikt beschermde flora. Mogelijk volgt uit dit onderzoek, dat een ontheffing en het treffen van mitigerende maatregelen noodzakelijk is.

4.11 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 aanleg van de tweede fase van de H6-weg beoogd. Daardoor ontstaat een doorgaande verbinding van de Haakweg naar de Harwichknoop, waardoor doorgaand verkeer niet meer door het centrum van Hoek van Holland hoeft te rijden. Dit leidt tot een betere leefbaarheid in het dorp, alsook tot een meer verkeersveilige situatie. De nieuwe weg krijgt daarbij een groene inbedding, waarbij de extra verharding zoveel mogelijk beperkt blijft door halfverharding aan weersijden. Daarnaast kan met zuinige openbare verlichting in combinatie met zuinige VRI's (indien van toepassing) en overige wegmarkeringen energie bespaard worden.

Ook bij de aanleg van de weg zijn met betrekking tot duurzaamheid kansen aanwezig. Zo kunnen aan te gebruiken materieel en voertuigen aanvullende emissie-eisen gesteld worden, die invloed hebben op de luchtkwaliteit en in sommige gevallen ook op de geluidsemissie. Daarnaast kunnen eisen gesteld worden aan de mate van energieverbruik en percentage duurzame energie daarin, maar ook aan het materiaal gebruik.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 *Inleiding*

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een 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 bestemmingsomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze bestemmingsomschrijving 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	Groen
Artikel 4	Verkeer - Wegverkeer

Dubbelbestemmingen

Artikel 5	Waarde - Archeologie 14
Artikel 6	Waterstaat – Waterkering

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

Artikel 3 – Groen

De gronden die zijn voorzien van de bestemming 'Groen' zijn bestemd voor groenvoorzieningen, met bijbehorende watergangen, voet- en fietspaden. Daarnaast zijn deze gronden bestemd voor voorzieningen voor openbaar nut en uitstekende delen aan gebouwen, die zijn toegelaten krachtens een aangrenzende bouwbestemming.

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

uitstekende delen aan gebouwen geldt, dat deze niet meer dan 2 meter mogen uitsteken en zich minimaal 2,2 meter boven maaiveld moeten bevinden.

Artikel 4 – Verkeer - Wegverkeer

De bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' is opgenomen om aanleg van de H6-weg mogelijk te maken. Deze bestemming voorziet in voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan rijstroken, trambanen, fietspaden en parkeerplaatsen. Daarnaast zijn deze gronden ook bestemd voor voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, groenvoorzieningen, waterlopen en waterhuishoudkundige voorzieningen, geluidswerende voorzieningen en bouwwerken ten behoeve van openbaar nut en verkeer- en vervoersvoorzieningen.

De bouw mogelijkheden op deze gronden zijn beperkt. Zo worden alleen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden, als deze dienen voor openbaar nut, dan wel voor verkeer en vervoer. Deze gebouwen mogen niet groter zijn dan 80 m³. Ook uitstekende delen aan gebouwen die krachtens een aangrenzende bestemming gebouwd mogen worden, zijn toegestaan. Deze uitstekende delen mogen hierbij niet dieper dan 2 meter uit de gevel steken en de afstand tot het maaiveld bedraagt minimaal 2,2 meter.

Artikel 5 - Waarde – Archeologie 14

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming Waarde – Archeologie 14. 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 6 – 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 één algemene regel. Het betreft hier de anti-dubbeltelregel (artikel 7). Deze regel 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.

Overgangs- en slotregels

In artikel 8 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*

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Omdat de met dit bestemmingsplan mogelijk te maken ontwikkeling geen bouwplan betreft zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro, bestaat geen noodzaak om een exploitatieplan vast te stellen.

De inrichtingskosten van het bestemmingsplangebied komen ten laste van de grondexploitatie van het project H6-weg, waarvan de kosten voor de helft door de gemeente Rotterdam en de helft door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag worden gedragen. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd.

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;
- Metropoolregio;
- Hoogheemraadschap van Delfland;
- DCMR Milieudienst Rijnmond;
- Rijksluchtvaartdienst;
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR);
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR);
- ProRail;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- VWS Pipelinecontrols;
- KPN Telecom;
- Tennet;
- Stedin;
- Gasunie.

De Gasunie, KPN, Rijkswaterstaat, VRR en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben formeel gereageerd. Van de overige partijen is geen reactie ontvangen, waarmee wordt aangenomen dat zij met het voornemen kunnen instemmen. De Gasunie, VRR en Rijkswaterstaat hebben aangegeven dat hun belangen niet worden geschaad. Voor KPN is dit eveneens het geval, alleen verzoeken zij bij de nadere uitwerking van het plan betrokken te worden. Van het Hoogheemraadschap van Delfland is een reactie ontvangen die onderstaand is samengevat en voorzien van een antwoord.

Hoogheemraadschap Delfland

Het Hoogheemraadschap geeft aan dat het bestemmingsplangebied (gedeeltelijk) binnen het waterstaatswerk of de beschermingszone van de primaire waterkering (Delflandsedijk) is gelegen. Het bestemmingsplan maakt een functie mogelijk die het waterveiligheidsbelang raakt. Hierbij speelt een aantal aspecten, waarover nadere besluitvorming binnen Delfland nodig is. Daarbij worden de navolgende opmerkingen gemaakt:

1. Het bestemmingsplan is op hoofdlijnen geschreven. Wat gemist wordt, is de aansluiting met de Harwichknoop en de manier waarop met toekomstige ontwikkelingen wordt omgegaan. Dit wordt nu kort behandeld maar richt zich op het buitendijkse gebied. De kering zelf wordt daarbij niet, of nauwelijks benoemd. Wij verzoeken u om een duidelijke beschrijving te geven van de locaties waar het waterstaatswerk wordt geraakt.

Beantwoording

De Harwichknoop maakt geen deel uit van de ontwikkelingen binnen dit bestemmingsplan. Deze wordt wel behandeld in de notitie 'Zwaarwegend belang'.

2. Er zijn geen opmerkingen over het beheer van de waterkering geplaatst. Verzocht wordt om een alinea daarover op te nemen.

Beantwoording

Voorafgaand aan de vergunningverlening worden hierover nadere afspraken gemaakt.

3. Uit de verbeelding kan niet goed worden herleid waar de 'dubbelbestemming waterstaat-waterkering' nu ligt. Volgens het Hoogheemraadschap moet de beschermingszone van de dijk ook op de verbeelding worden weergegeven. Het waterstaatswerk is evenmin te zien. Verzocht wordt om op de verbeelding te verduidelijken waar de dubbelbestemming Waterstaat-waterkering ligt.

Beantwoording

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is gelegen over het gehele plangebied. Daarmee zijn de waterbelangen in de planregels geborgd. Voor elke ingreep dient immers toestemming te worden verleend door de beheerder van de waterstaatswerken.

4. De ontwikkeling van de H6-weg vindt grotendeels plaats in het waterstaatswerk van de primaire waterkering. Dit kan de waterveiligheid en de beheerbaarheid van de waterkering negatief beïnvloeden. Het beleid van Delfland schrijft voor dat hiervoor een onderbouwing van het zwaarwegend maatschappelijk belang nodig is. Het Hoogheemraadschap is daarover met de gemeente in gesprek. De notitie Zwaarwegend maatschappelijk belang moet door het college van Dijkgraaf en hoogheemraden worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan kan worden goedgekeurd. Het college hanteert daarbij het uitgangspunt, dat de initiatiefnemer de financiële gevolgen van de inpassingsmaatregel in de waterkering en het beheer en onderhoud daarvan voor zijn rekening dient te nemen.

Beantwoording

De bedoelde notitie is zal door het college van Dijkgraaf en hoogheemraden worden vastgesteld, voordat het als bijlage kan worden toegevoegd.

5. Delfland wil anticiperen op de Deltabesluiten en de landelijk in ontwikkeling zijnde instrumentaria om de veiligheid te kunnen borgen, nu en in de toekomst. Hierbij wil Delfland voorkomen, dat nu grote investeringen met een lange levensduur worden gedaan, die na de beoordeling van de primaire waterkeringen (2023) opnieuw nodig zijn. Daarom is in overleg met Delfland voor het ontwerp een dijktafelhoogte (DTH) van 50 jaar gehanteerd. De basis voor deze DTH is het korte termijn ontwerpinstrumentarium 2014 van het hoogwater-beschermingsprogramma. De verwachting is, dat hiermee de veiligheid ten aanzien van de hoogte de komende 50 jaar kan worden geborgd. Andere beoordelingsaspecten dienen nog in het vergunningentraject te worden aangetoond.

Beantwoording

De opmerking is ter kennisgeving aangenomen.

6. Rotterdam heeft de Rotterdamse klimaatadaptatiestrategie opgesteld. Naar mening van het Hoogheemraadschap zou het ontwerpbestemmingsplan meer aandacht moeten besteden aan de inhoud van deze RAS. Met name de passages in de RAS, waarin aangegeven staat, dat Rotterdam het huidige robuuste waterveiligheidssysteem op orde houdt en dat multifunctioneel gebruik van keringen niet ten koste mag gaan van goed beheer en onderhoud van de kering en de mogelijkheid tot een eventuele versterking op de lange termijn zouden een plaats moeten krijgen in het ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording

Het ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig de zienswijze aangepast en wel als volgt:

“In het kader van het programma Rotterdam Climate Proof is in 2013 een klimaatadaptatiestrategie vastgesteld. In de strategie voor een klimaatbestendig Rotterdam wordt onderscheidt gemaakt in een strategie voor de ‘stad achter de dijk’ en de ‘stad buiten de dijk’. Het bestemmingsplangebied ligt (bijna in zijn) geheel buitendijks.

In buitendijks Rotterdam is er een open relatie met de rivier en de zee en ontbreekt het aan bescherming door dijken. Er is daardoor een grotere kans op overstromingen dan binnendijks. Overstromingen zijn door de veelal hoge ligging echter van korte duur en de overstromingsdieptes (inundaties) blijven relatief beperkt. De verantwoordelijkheid ligt in buitendijks gebied primair bij de gemeente, de bewoners en de gebruikers van het gebied. In buitendijks Rotterdam staat het meerlaagse veiligheidsprincipe voorop. Adaptief bouwen en inrichten is uitgangspunt. Daarbij is het van belang dat de haven en vitale infrastructuur blijvend beschermd zijn tegen overstromingen. Voor het binnendijkse gebied is de strategie gericht op het voorkomen van overstromingen via sterke dijken en bescherming door stormvloedkeringen: preventie boven alles! Het huidige robuuste waterveiligheidssysteem wordt op orde gehouden. Bij overschrijding van de afgesproken norm is het versterken van de dijk het uitgangspunt. In de stedelijke gebieden is het streven om de dijken multifunctioneel in te richten. Dat mag echter niet ten koste gaan van goed beheer en onderhoud van de kering en de mogelijkheid tot een eventuele versterking op de lange termijn”

7. Op bladzijde 25 wordt het beleid van Delfland aangehaald. Aangegeven wordt dat het beleid van Delfland omvangrijker is dan hier vermeld. Verzocht wordt ook aandacht te besteden aan het beleid van het medegebruik van de Delflandsedijk, evenals voor de legger Delflandse dijk en de Keur.

Beantwoording

De tekst is als volgt aangepast:

“Naast het Waterbeheerplan heeft het hoogheemraadschap in 2010 ook het Algemeen Waterkeringenbeleid vastgesteld. Zoals de naam al aangeeft, is hierin het beleidskader voor alle waterkeringen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap vastgelegd. Voor de Delflandse Dijk is dit beleid verder uitgewerkt in de Beleidsregel medegebruik Delflandsedijk en voor de zeewering in de Beleidsregel medegebruik zeewering. Medegebruik is alleen toegestaan als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en de activiteit redelijkerwijs niet elders of op een andere wijze kan plaatsvinden. Indien na zorgvuldige afweging het medegebruik tot consequentie heeft dat het functioneren en of het beheer in negatieve zin wordt beïnvloed moeten compenserende maatregelen worden getroffen. De kosten voor deze maatregelen zijn in principe voor de veroorzaker (initiatiefnemer). Tevens beschikt het hoogheemraadschap over een handreiking watertoets voor gemeenten.”

8. Verzocht wordt om bij het beleid ook de Waterwet en het Waterbesluit te benoemen.

Beantwoording

De tekst is in de waterparagraaf op dit aspect geactualiseerd.

9. In december 2015 is het nieuwe Waterbeheerplan (WBP5) vastgesteld. Verzocht wordt om deze laatste op te nemen in plaats van de oude. Beschrijving watersysteem

Beantwoording

De tekst is in de waterparagraaf op dit aspect geactualiseerd.

10. De alinea over de maalkom is onduidelijk en onvolledig. Verzocht wordt om op te nemen dat de Krimsloot en maalkom een belangrijke functie hebben om het polderwater via het gemaal af te voeren naar de nieuwe waterweg.

Beantwoording

De tekst is in de waterparagraaf op dit aspect geactualiseerd. Hoe met de maalkom wordt omgegaan is een aspect dat aan de orde komt bij de nadere uitwerking.

11. Aangegeven wordt dat in de wateropgave twee zaken door elkaar kunnen worden gehaald, omdat wordt gesproken over de Waterwet en het Waterbesluit. Het Waterbesluit, artikel 6.16 en verder is van toepassing op Rijkswaterstaatswerken. Het kan zijn dat de werken zich ook bevinden in een zonering die Rijkswaterstaat (De Staat) heeft opgenomen in een legger met betrekking tot de Nieuwe Waterweg. Dit staat los van de zoneringen die Delfland stelt in de Legger Delflandsedijk. Die laatste zijn gebaseerd op de primaire waterkering. Wij verzoeken u om meer scheiding van rollen aan te geven tussen Delfland en Rijkswaterstaat om verwarring te voorkomen.

Beantwoording

Het gehele bestemmingsplangebied ligt binnen de zone van een waterstaatswerk van Rijkswaterstaat (namelijk het stroomgebied van de Nieuwe Maas), maar ook binnen het gebied waarin vrijstelling van de vergunningplicht is voor werken binnen Rijkswaterstaatswerken. Overigens is over het gehele plangebied de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering gelegen. Daarmee zijn belangen van de beheerders geborgd. Voor elke vergunningplichtige ingreep dient immers toestemming te worden verleend door de beheerder van de waterstaatswerken.

12. De kruising van de H6-weg met de Krimslot wordt op een duurzame manier vormgegeven. Verzocht wordt om in de alinea daarover duidelijk aan te geven hoe de waterhuishouding (o.a. maalkom, gemaal, duiders, spoorsloten) hier wordt opgelost. Hierbij verzoeken wij u tevens een verwijzing op te nemen naar de Beleidsregel Dempden en Graven en naar de Beleidsregel Werken in het profiel van wateren.

Beantwoording

Een verwijzing naar het betreffende beleid is in de waterparagraaf opgenomen. De vormgeving van de kruising maakt deel uit van de latere uitwerking van het project.

13. Aangegeven wordt dat de motivering voor het zwaarwegend belang niet geheel duidelijk is. Verzocht wordt om een verwijzing op te nemen naar de Zwaarwegend belang notitie H6-weg. Tevens wordt gevraagd om de laatste zin uit de alinea ("Verwacht wordt... worden verstrekt") te verwijderen. Deze aanname is te voorbarig.

Beantwoording

De bewuste zin is iets gewijzigd. De notitie door het college van Dijkgraaf en hoogheemraden worden vastgesteld, voordat het als bijlage kan worden toegevoegd.

14. Overleg met waterbeheerder(s). Verzocht wordt om in deze alinea zowel Delfland als Rijkswaterstaat te noemen. De hele waterparagraaf lijkt nu erg op Delfland te zijn afgestemd terwijl Rijkswaterstaat ook een rol heeft, zie ook opmerking 8.

Beantwoording

Rijkswaterstaat is benoemd, maar heeft geen belangen binnen het plangebied. Zij heeft dat ook aangegeven in haar overlegreactie.

15. Verzocht wordt aan artikel 6 toe te voegen "Via een omgevingsvergunning kan hiervan afgeweken worden, mits toestemming wordt verleend door de beheerder/ het Hoogheemraadschap van Delfland".

Beantwoording

Een dergelijke regeling is reeds opgenomen, aangezien over het gehele plangebied de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering" is gelegen. Daarmee zijn activiteiten enkel toegestaan met een omgevingsvergunning, nadat ook het Hoogheemraadschap toestemming heeft verleend.

II. REGELS

INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

Hoofdstuk 1 Inleidende regels	49
Artikel 1 Begrippen	49
Artikel 2 Wijze van meten	51
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	53
Artikel 3 Groen	53
Artikel 4 Verkeer - Wegverkeer	54
Artikel 5 Waarde - Archeologie	55
Artikel 6 Waterstaat - Waterkering	57
Hoofdstuk 3 Algemene regels	59
Artikel 7 Anti-dubbeltelregel	59
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.....	61
Artikel 8 Overgangsrecht.....	61
Artikel 9 Slotregel	61

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan "H6-weg" met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2103H6weg-va01 van de gemeente Rotterdam.

1.2 Bestemmingsplan

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

Verdere begrippen op alfabetische volgorde:

1.3 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.

1.4 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere deskundige op het gebied van archeologie.

1.6 Archeologisch monument

Monument als bedoeld in artikel 1 onder c. van de Monumentenwet 1988.

1.7 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.8 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.9 Bouwen

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

1.10 Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.11 Gebouw

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

1.12 Maaiveld

De bovenkant van het aansluitende, afgewerkte terrein dat een bouwwerk omgeeft, met dien verstande dat in geaccidenteerd terrein het gemiddelde van die bovenkanten wordt aangehouden.

1.13 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988, zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

1.14 NAP

Het Normaal Amsterdams Peil is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

1.15 Normaal onderhoud en beheer

Werkzaamheden die regelmatig nodig zijn voor een goed beheer van de gronden;

1.16 Openbaar nutsvoorzieningen

Op het openbaar leidingen net aangesloten voorzieningen op het vlak van gas-, water-, elektriciteitsdistributie, blokverwarming, (riool)gemalen (een gasdrukregelstation wordt niet hieronder begrepen).

1.17 Peil

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg. Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend;
- b. voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang, na voltooiing van de aanleg van dat terrein.

1.18 Rijstrook

Gedeelte van de rijbaan van een weg (welke door middel van doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd is) van zodanige breedte dat bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen daarvan gebruik kunnen maken.

1.19 Uitstekende delen aan gebouwen

Erkers, luifels, balkons, galerijen e.d.

1.20 Water

Waterlopen (sloten, singels, vijvers e.d.) ten behoeve van de waterberging, alsmede de aan- en afvoer van oppervlaktewater.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 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.

2.2 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.

2.3 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.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, met bijbehorende voet- en fietspaden en watergangen;
- b. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming;
- c. kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut en verkeer en vervoer.

3.2 Bouwregels

Op de voor 'Groen' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke in de bestemming passen, zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers, niet groter dan 10 m³ (al dan niet ondergronds), bovenleidingsmasten c.q. -portalen ten behoeve van trambanen, bruggen, duikers;
- b. uitstekende delen aan gebouwen, niet dieper dan 2 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld;
- c. kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, zoals gemaalgebouwtjes, telefooncellen, gasdrukregel- en meetstations, wachthuisjes e.d., niet groter dan 80 m³.

Artikel 4 Verkeer - Wegverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
- c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- e. geluidswerende voorzieningen;
- f. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming.

4.2 Bouwregels

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

- a. in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m³;
- b. uitstekende delen aan gebouwen als bedoeld in het eerste lid onder f., niet dieper dan 2 meter uit de gevel en tenminste 2,2 meter boven maaiveld.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 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.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen 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 het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) die een groter oppervlak hebben en tevens dieper reiken dan de oppervlakte- en dieptematen die genoemd zijn in [artikel 5.3.1](#).

5.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning voor het bouwen 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.

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

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

5.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de hierna onder [artikel 5.3.2](#) 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.

5.3.2 Vergunningsplichtige werken c.q. werkzaamheden

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

- a. groundbewerkingen (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, bodemverlagen, 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.

5.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het vergunningvereiste geldt niet voor werken (geen bouwwerken zijnde) of werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden, niet voor bedoelde activiteiten welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

5.3.4 Vergunning

Vergunning wordt verleend, nadat de aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overlegd 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.

5.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning

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 6 Waterstaat - Waterkering

6.1 Bestemmingsomschrijving

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

6.2 Bouwregels

6.2.1 Verbod

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

6.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in [artikel 6.2.1](#) geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

6.2.3 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.

6.3 Afwijken van de bouwregels

6.3.1 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van het bepaalde in [artikel 6.2.1](#) ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterkering', mits het belang van de waterkering hierdoor niet wordt geschaad.

6.3.2 Advies

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

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

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.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 8 Overgangsrecht

8.1 Overgangsrecht bouwwerken

8.1.1 Aanwezige bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, 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 voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

8.1.2 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van [artikel 8.1.1](#) een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in [artikel 8.1.1](#) met maximaal 10%.

8.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

[Artikel 8.1.1](#) 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.

8.2 Overgangsrecht gebruik

8.2.1 Bestaand gebruik

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

8.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in [artikel 8.2.1](#), te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

8.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in [artikel 8.2.1](#), 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.

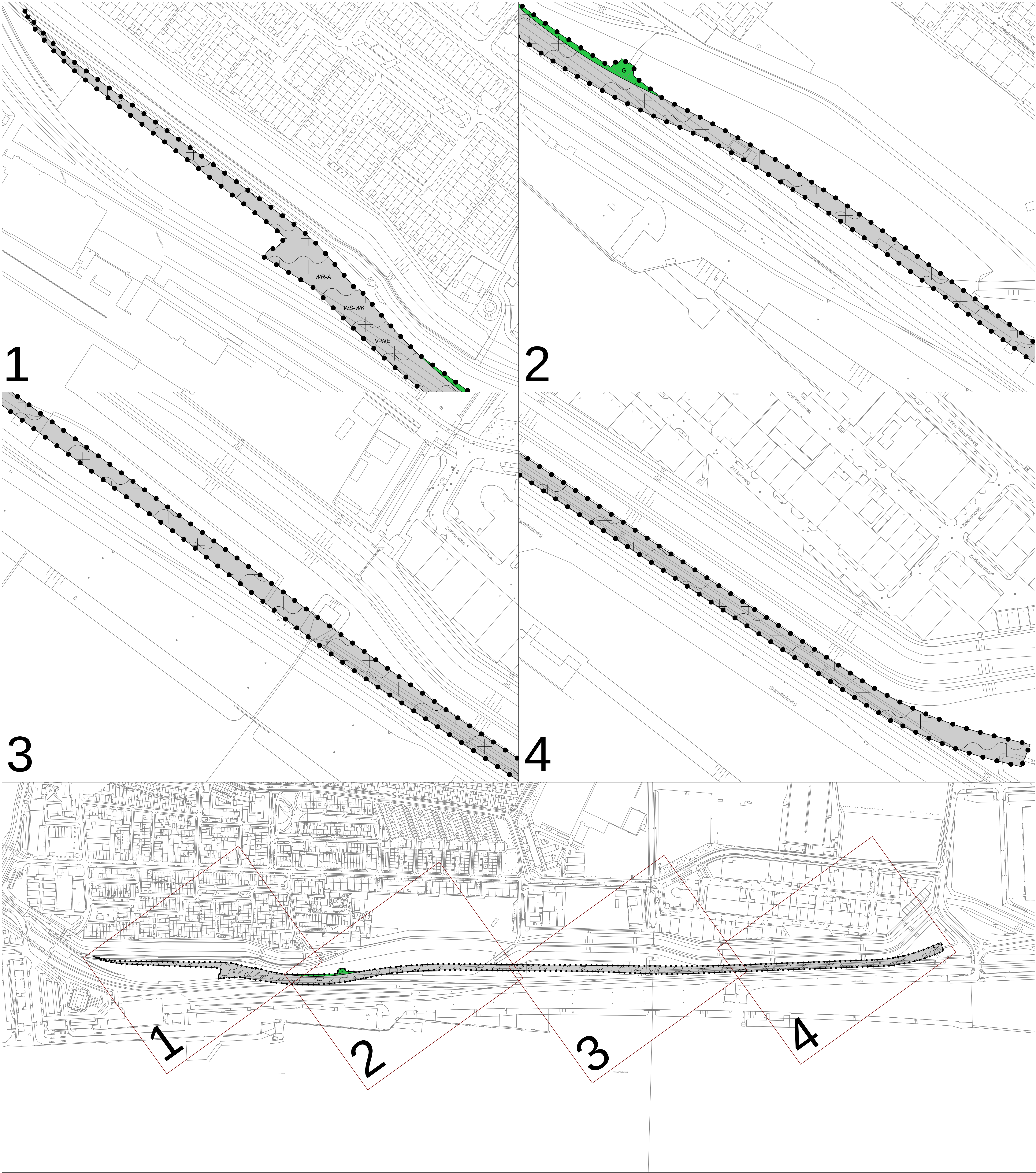
8.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

[Artikel 8.2.1](#) 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 9 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'H6-weg'.

III. VERBEELDING



VERKLARING

Plangebied

Hoek van Holland
H6-weg

Enkelbestemmingen

G Groen
V-WE Verkeer - Wegverkeer

Dubbelbestemmingen

WR-A Waarde - Archeologie
WS-WK Waterstaat - Waterkering

project:
Hoek van Holland
H6-weg
gemeente:
Rotterdam
fase:
Bestemmingsplan (vastgesteld)
opdrachtgever:
Gemeente Rotterdam
datum : 6 april 2017
schaal: 1 : 1.000
identificatienummer: NL.IMRO.0559.BP2103H6weg-va01
ondergrond: o_NL.IMRO.0559.BP2103H6weg-va01

