



Gemeente Vlaardingen

Behoord bij milieuvergunning
Nr. 1830

d.d. 25 april 2015

Hoofd Ruimte, Wonen en Milieu
Vlaardingen

25.1.2016

Ruimtelijke Onderbouwing

“Drijvend bezoekerscentrum Waterpoort Vlaardingen”

Gemeente Vlaardingen

Nr. 1830

Behoort bij omgevingsvergunning uitgebreid

Van: Stichting Cultuur En Recreatie Zuid-Holland

Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

d.d. 7 april 2015

Initiatiefnemer:

Stichting Cultuur & Recreatie Zuid-Holland

Datum:

2 april 2015

Versie:

1.1

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
1.1. Algemeen	4
1.2. Aanleiding en doel	4
1.3. Plangebied	4
1.4. Planproces	5
1.5. Leeswijzer	5
2. BELEIDSKADER	6
2.1. Inleiding	6
2.2. Rijksbeleid	6
2.3. Provinciaal beleid	8
2.4. Gemeentelijk beleid	9
3. PLANBESCHRIJVING	14
3.1. Bestaande situatie	14
3.2. Gewenste situatie	14
4. ONDERZOEK	16
4.1. Wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai	16
4.2. Water	16
4.3. Ecologie, natuur en landschap	16
4.4. Cultuurhistorie en Archeologie	16
4.5. Externe veiligheid	16
4.6. Parkeervraag	17
5. UITVOERBAARHEID	18
5.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
5.2. Economische uitvoerbaarheid	18
6. PROCEDURE	19



Afbeelding 1: globale ligging projectgebied



Afbeelding 2: Specifieke locatie projectgebied

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

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

1.2 Aanleiding en doel

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

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

Het historische zeilschip moet worden aangemerkt als gebouw, aangezien het dient om ter plekke te functioneren. Gezien een gebouw met een ‘ontmoetings- en verblijfsfunctie’ binnen het project drijvend bezoekerscentrum strijdig is met het vigerende bestemmingsplan ‘Broekpolder 1996’ is spoedige realisering alleen mogelijk op basis van een planologische afwijkingsprocedure. De uitgebreide omgevingsvergunning, waar deze ruimtelijke onderbouwing toe behoort, maakt dit mogelijk.

1.3 Plangebied

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

1.4 Planproces

Het drijvend bezoekerscentrum met al haar functies zal gaan functioneren vanaf een historisch zeilschip, dat zal worden afgemeerd aan de aanlegvoorziening van het 'Recreatietransferium Broekpolder'. Binnen het eerdere project is de ambitie uitgesproken om een gebiedsgericht informatiepunt te realiseren, echter was die eerste fase vooral gericht op de realisatie van een tweetal aanlegvoorzieningen in de Vlaardingse Vaart. De betreffende drijvende steigers van het recreatietransferium worden in de vaarweg gerealiseerd met enkele opgangen naar de oever. Een langgerekte steiger (96m) die dienst doet als passantensteiger en een kortere steiger (36m) waaraan het bezoekerscentrum wordt afgemeerd. De omgevingsvergunning en watervergunning voor deze aanlegvoorzieningen zijn reeds verleend door het bevoegd gezag. Tevens is voor deze ontwikkeling een opstalrechtelijke toestemming verleend voor het gebruik van de kadastrale percelen.

Deze ruimtelijke onderbouwing dient om de voorgenomen ontwikkeling, gericht op de realisatie van het drijvend bezoekerscentrum, juridisch planologisch mogelijk te maken. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt vooruitgelopen op een toekomstige bestemmingsplanwijziging.

1.5 Leeswijzer

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

2. BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

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

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

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

Ter versterking van het vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de main-, brain- en greenports geldt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak. In krimpregio's wordt het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling doorgezet. De beoogde ontwikkeling past volledig in het streven naar het benutten van locaties voor transformatie en herstructurering

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

Duurzaamheidsladder

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

De ladder bestaat uit drie treden:

- **Behoefte:**
Voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte waarin nog niet elders in de regio is voorzien? Het kan zowel om een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte gaan.
- **Binnen- of buitenstedelijk:**
Indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, dan moet worden beoordeeld of deze in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden gerealiseerd, eventueel door benutting van beschikbare gronden, herontwikkeling of transformatie van bestaande locaties.
- **Bereikbaarheid met meerdere modaliteiten:**
Indien gekozen moet worden voor een locatie buiten het stedelijke gebied, dan gaat de voorkeur uit naar een plek die (in de toekomst) bereikbaar is via verschillende vervoerswijzen.

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

2.3 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Ruimte en Verordening Ruimte

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

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

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

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

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

Kaart 'Beschermingscategorieën en verblijfsrecreatiegebied'

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

Kaart 'Recreatiegebied rond de stad'

Op deze kaart is het projectgebied aangewezen als een recreatiegebied rond de stad. Omdat het drijvend bezoekerscentrum een recreatieve functie vervult, wordt aangesloten op het recreatiegebied.

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

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

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

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

Verordening Ruimte

Hieronder zijn de voor het bestemmingsplan juridisch bindende en relevante onderdelen (van de VR) beschouwd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is al afgewogen bij het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In de VR zijn regels gesteld omtrent het aanwezige recreatiegebied en de aanwezige groene buffer. De groene buffer wordt niet aangetast en de ontwikkeling sluit in zijn functies aan op het recreatiegebied.

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

Vaarwegenverordening Zuid-Holland

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

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

2.4 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk ruimtelijk beleid

Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020 (en actualisatie 2008)

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

De kernpunten van de stadsvisie zijn:

- integratie en sociale samenhang bevorderen;
- versterken van de stedelijke groenstructuur; herwaarderen van de cultuurhistorie;
- vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus; spreiden van zorgvoorzieningen;
- versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
- anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur; stabiliseren en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid.
- een gevarieerd woon- en leefmilieu bereiken op wijkniveau;
- streven naar gedifferentieerde woonmilieus en mensen zoveel mogelijk de mogelijkheid bieden om in hun eigen wijk een wooncarrière te doorlopen;
- woningaanbod meer aanpassen op de vraag vanuit de woningmarkt;
- stabilisatie van de werkgelegenheid op het huidige niveau, waarbij de industriële sector terrein zal verliezen en de werkgelegenheid in andere sectoren zal toenemen.

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

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020

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

De belangrijkste doelstellingen zijn:

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

In overeenstemming met de ruimtelijke structuurschets heeft de ontwikkeling plaats op een schip. Er zal geen bebouwing worden gerealiseerd, het schip meert af aan de daarvoor bestemde aanlegvoorziening in de Vlaardingse Vaart. Daarnaast wordt – zoals hierboven benoemd – de stadsrand en de Broekpolder versterkt door het aanbieden van extra recreatieve functies.

Nota Prostitutiebeleid 2002

Per 1 oktober 2000 is het algemeen bordeelverbod wettelijk opgeheven. Door het invoeren van een vergunningstelsel voor de prostitutie hebben gemeenten de mogelijkheid een adequaat en effectief prostitutiebeleid te voeren. Dit heeft er in Vlaardingen toe geleid dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) daarop is aangepast en gewijzigd. Op basis hiervan kan de gemeente een integraal en samenhangend beleid voeren voor de totale 'seksindustrie'. Gelet op het aanbod in de steden rondom Vlaardingen stelt de gemeente in haar 'Nota Prostitutiebeleid' Voor, om aansluiting te zoeken bij de huidige praktijk. Dit impliceert dat slechts de huidige bestaande seksinrichting voor vergunningverlening in aanmerking komt en dat de vestiging van nieuwe seksinrichtingen niet wordt toegestaan. Op grond van de in de APV gehanteerde definitie en volgens inventarisatie van de politie beschikt Vlaardingen over één seksinrichting (in de Rivierzone – KW-haven, dus buiten het onderhavige bestemmingsplan).

In het voorliggende plan wordt een seksinrichting niet toegestaan.

Groenplan - Vlaardingen Blijvend Groen

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

Het aanwezige groen blijft intact.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

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

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

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

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

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

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

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

De huidige ontsluiting via de Watersportweg blijft in stand en er zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig (zie paragraaf 9.10).

Gemeentelijke Fietsnota

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

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

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

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

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

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

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

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

Gemeentelijk parkeerbeleid

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

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

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

Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid

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

De ontwikkeling ziet op het afmeren van een schip aan een bestaande aanlegvoorziening in de Vlaardingse Vaart, niet op het toevoegen van een stedelijk programma.

Programma Duurzaamheid

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

De toevoeging van het drijvend bezoekerscentrum met voornoemde functies draagt bij aan de toename van recreatiemogelijkheden in de gemeente. Het Programma Duurzaamheid biedt verder geen concrete aanknopingspunten voor dit project.

Horecanota

De Horecanota 2010 is in oktober 2010 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld, waarna het in juli 2011 op enkele punten is gewijzigd. Met de nota horecabeleid Vlaardingen 2010 streeft de gemeente naar een ontwikkeling die aantrekkingskracht en kwaliteit van het wonen, werken, winkelen en verblijven in de gemeente Vlaardingen versterkt. Bij het realiseren van de doelstellingen van het horecabeleid heeft de gemeente een voorwaardenscheppende rol. In de nota Horecabeleid Vlaardingen 2010 zijn hiervoor extra mogelijkheden opgenomen. Doel van het horecabeleid om mogelijk maken dat kan worden voorzien in de behoeftes van inwoners, bezoekers en ondernemers.

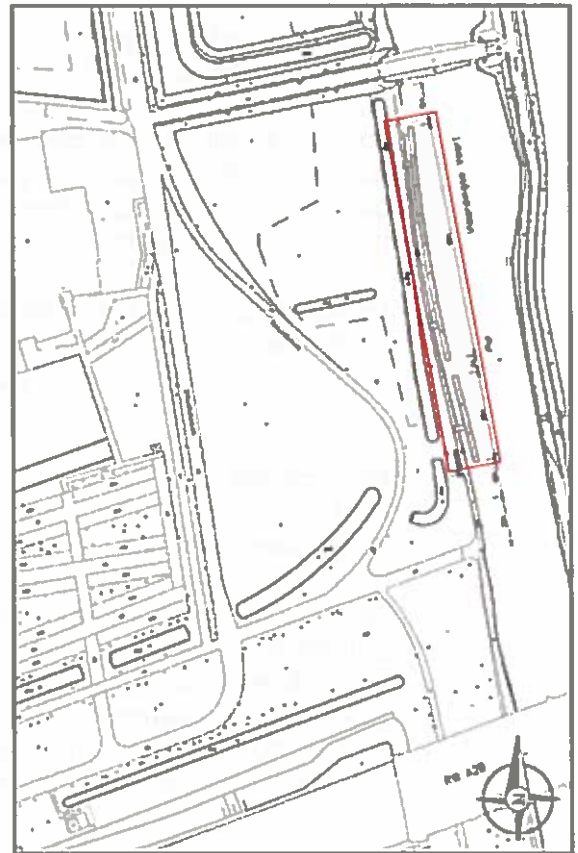
Voor de exploitatie van het bezoekerscentrum met al haar functies is slechts een exploitatievergunning nodig als een commerciële partij de exploitatie op zich neemt. De Stichting Waterpoort Vlaardingen heeft vooralsnog voor ogen om de exploitatie op zich te nemen. Het verkrijgen van een drank- & horecaverunning is niet van toepassing op het project, gezien er niet wordt beoogd om in het bezoekerscentrum alcohol te nuttigen.

3. PLANBESCHRIJVING

3.1 Bestaande situatie

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

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



3.2 Gewenste situatie

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

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



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

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

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

Inschatting bezoekersaantallen

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

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

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

4. Onderzoek

4.1 Wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai

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

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

4.2 Water

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

Er zullen op het betreffende schip maatregelen worden getroffen om het lozen van afvalwater in het oppervlaktewater te voorkomen, zo wordt een vuilwatertank ingebouwd op het schip. De vuilwatertank zal periodiek worden geleegd bij een daarvoor bestemde voorziening, bijvoorbeeld in een nabijgelegen jachthaven.

4.3 Ecologie, natuur en landschap

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

4.4 Archeologie

De functie van drijvend bezoekerscentrum wordt voorzien aan boord van een historisch zeilschip. Het bestemmingsplan Broekpolder geeft dan ook geen aanleiding tot nader archeologisch onderzoek.

4.5 Externe veiligheid

De uitkomsten van de berekeningen ten aanzien van het groepsrisico zullen later separaat worden bijgevoegd.

4.6 Parkeervraag

Bij reguliere activiteiten wordt uitgegaan van gemiddeld 50 bezoekers per dag, waarvan 20% met de fiets komt. Van de 40 personen die met de auto komen (de overige 80%), zitten gemiddeld 2,8 personen in de auto. De bezoekers blijven naar verwachting maximaal 30 minuten aan boord van het drijvend bezoekerscentrum, komen verspreid over de gehele dag en zijn nooit gelijktijdig aan boord van het schip.

Het bezoekerscentrum is in veel gevallen een startlocatie voor recreatie in de omgeving en geen doel recreatief einddoel op zich. Bezoekers vergaren er informatie en vervolgen hun route buiten het schip. Grotendeels gericht op het informeren van bestaande bezoekers aan de Broekpolder, als ook om nieuwe doelgroepen aan te trekken en te informeren.

Uitgaande dat alle bezoekers gelijktijdig aanwezig zijn, zijn er 15 parkeerplaatsen nodig ($40/2,8$). Het parkeerterrein ten zuiden van De Polderpoort biedt ruimte aan 190 parkeerplaatsen. Ook verderop aan de Watersportweg (richting het Klauterwoud) zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig (langsparkeren). Gezien de ruime hoeveelheid parkeerplaatsen in de omgeving en de verwachting dat het bezoekersaantal verspreid over de dag arriveert, wordt ingeschat dat het huidige parkeeraanbod voldoende zal zijn.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

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

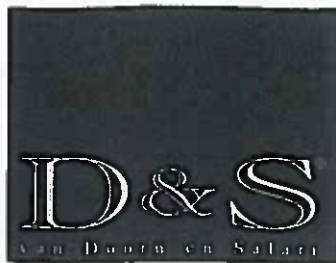
De inschatting van het risico op eventuele planschade zal later separaat worden bijgevoegd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

6. Procedure

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



Gemeente Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen

Behoort bij besluit

Nr. 1830

d.d. 25 januari 2016 25-1-2016

Hoofd Ruimte, Wonen en Milieu Gemeente Vlaardingen

Inschatting planschade Waterpoort Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen

Nr. 1830

Behoort bij omgevingsvergunning uitgebreid

Van: Stichting Cultuur En Recreatie Zuid-Holland

Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

d.d. 7 april 2015

Opgesteld door :

R.M. Timmermans, makelaar in en taxateur van onroerende goederen en als verbonden aan D&S Makelaardij BV, gevestigd te 3131 BT Vlaardingen, West 40b. Lid van de Nederlandse Vereniging van Makelaars NVM. Ingeschreven in Stichting VastgoedCert, te Rotterdam, kamer Wonen/MKB op 1 januari 2012 RMT 07.121.1634

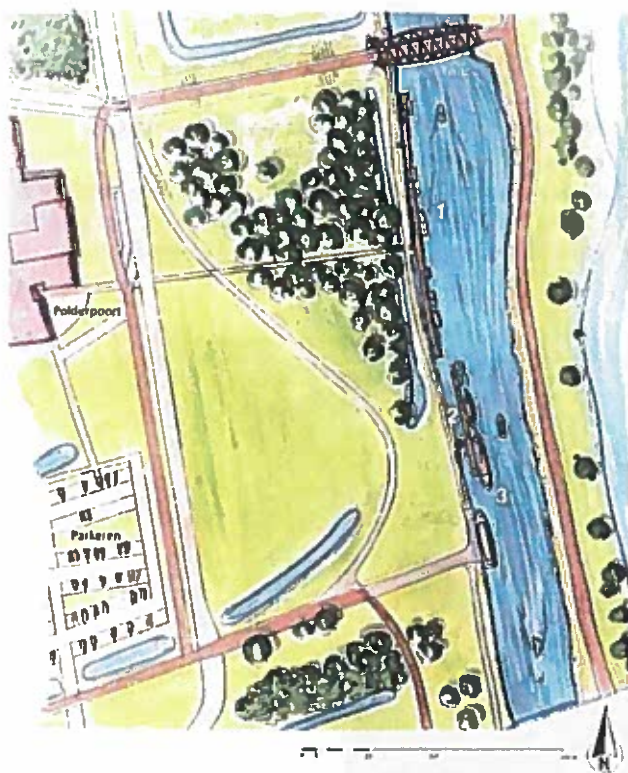
Inleiding:

Stichting Waterpoort Vlaardingen heeft het voornemen om een drijvend bezoe exploiteren aan het Broekpad te Vlaardingen.

Ligging/omgeving:

Dit informatiecentrum , zijnde een historisch zeilschip, zal worden afgemeerd steigers aan de Vlaardingse Vaart ter hoogte van het Sportcentrum Polderpoc in de zomer van 2015 worden gerealiseerd. De huidige aanlegplaats van de "I rondvaarten door de Vlaardingse Vaart en het gehele watersportgebied (Fopj bereikbaar.





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

Het projectgebied is kadastraal bekend onder Gemeente Vlaardingen, sectie F 543 D2 en 544G en is ten aanzien van het voorgenomen gebruik uitermate gunstig gelegen.

Bereikbaarheid:

De algehele toegankelijkheid voor auto's, fietsers, wandelende passanten, is zeer goed te noemen. In de directe nabijheid (ruim) voldoende parkeergelegenheid voor auto's, fietsen e.d.



Omliggende bebouwing:

Aan de overzijde van de Vlaardingse Vaart, wordt thans het nieuwbouwproject "Park Hooglede" gerealiseerd, met aan de zijde van de Vlaardingse Vaart enkele herenhuizen en een luxe appartementencomplex. Dit nieuwbouwgebied wordt aan de zijde van de Vlaardingse Vaart begrensd door een dijklichaam, welke gemiddeld 1 à 2 meter hoger ligt dan de bebouwing daarachter en een strook openbaar groen langs én op het dijklichaam. Vanaf de begane grond in deze woningen is er nagenoeg geen direct zicht op het water.



Omgeving watergebied:

Het projectgebied is reeds jarenlang een veel bezochte plaats voor recreanten uit de omgeving voor een rondvaart met de "fluisterboot" en recreatievisser.

In de directe nabijheid bevinden zich een drietal watersportverenigingen met aanlegsteigers voor de boten van de leden van deze verenigingen.

Hierdoor is er dagelijks 'verkeersactiviteiten' van pleziervaartuigen van de steigerplaatsen naar o.a. Foppenplas en de gehele "waterregio" van Midden Delfland.

Omgeving landelijk:

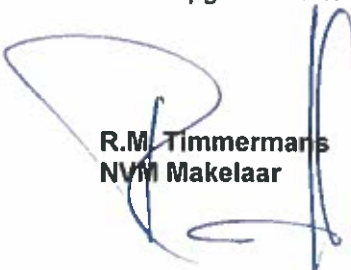
Verder wordt het "Broekpolderbos" veel bezocht door sportieve- en natuurrecreanten en op circa 500 meter is door de Gemeente Vlaardingen een kindvriendelijk gebied ontwikkeld ("Klauterwoud") waar zowel jong als oud zich kunnen uitleven.



Conclusie:

Het drijvend bezoekerscentrum, met een afgemeerd historisch zeilschip als middelpunt, waarbij een Boat & Breakfast tot de mogelijkheden behoren, past uitstekend in de opzet van dit recreatiegebied. Het risico van mogelijke planschade door omwonenden c.q. in de nabijheid gelegen (watersport- en sportverenigingen) is naar mijn mening niet groot te noemen, aangezien de voorgenomen activiteiten eerder een positief effect zullen hebben dan een nadelige.

Aldus opgemaakt te Vlaardingen, 9 april 2015


R.M. Timmermans
NVM Makelaar