

GEMEENTE VLAARDINGEN

BESTEMMINGSPLAN STADSHART

Opdrachtnummer : 71.04

Datum : september 2011

Versie : 7

ID nummer : NL.IMRO.0622.0211bpStad2009-0040

Auteurs : *mRO* b.v.
Gemeente Vlaardingen

Vastgesteld d.d. : 29 september 2011 – besluitnr. VLD/2011/26529

Onherroepelijk d.d. : 8 december 2011

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	5
1.1	ALGEMEEN	5
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	5
1.3	DOEL EN AANLEIDING.....	7
1.4	VIGERENDE BESTEMMINGSPANNEN	8
1.5	OPBOUW TOELICHTING	8
2.	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	9
2.1	ONTSTAANSGESCHIEDENIS	9
2.2	BESTAANDE SITUATIE.....	10
2.2.1	<i>Stedenbouwkundige analyse</i>	10
2.2.2	<i>Functionele structuur</i>	13
2.2.3	<i>Groenstructuur</i>	14
2.2.4	<i>Verkeer en vervoer</i>	15
2.3	BESCHERMD STADS EN DORPSGEZICHT.....	20
3.	BELEIDSKADER	27
3.1	RIJKSBELEID.....	27
3.2	PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID.....	28
3.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	30
3.3.1	<i>Stadsvisie Vlaardingen "Koers op 2020"</i>	30
3.3.2	<i>Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020</i>	30
3.3.3	<i>Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005 – 2015</i>	31
3.3.4	<i>Nota Parkeerbeleid 2008</i>	32
3.3.5	<i>Actieplan Wonen</i>	33
3.3.6	<i>Coalitieakkoord 2006 – 2010: Vitalisering Binnenstad</i>	35
3.3.7	<i>Visie: Vitalisering Binnenstad, op weg naar 2020</i>	35
3.3.8	<i>Overig relevant gemeentelijk beleid</i>	37
3.3.9	<i>Horecabeleid</i>	39
4.	PLANBESCHRIJVING	43
4.1	INLEIDING	43
4.2	NIEUWE ONTWIKKELINGEN.....	43
4.3	MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN	47
4.4	WONEN	48
4.5	DETAILHANDEL	51
4.6	HORECA	55
4.7	MONUMENTEN EN BESCHERMD STADSGEZICHT	56
4.8	ARCHEOLOGIE	57
4.8.1	<i>Kader</i>	57
4.8.2	<i>Aanwezige archeologische monumenten</i>	57
4.8.3	<i>Verwachte archeologische monumenten</i>	58

4.8.4	<i>Vertaling in bestemmingsplan</i>	59
4.8.5	<i>Algemene omgang met archeologie</i>	59
5.	MILIEUASPECTEN	61
5.1	INLEIDING	61
5.2	GELUID	61
5.3	LUCHTKWALITEIT	63
5.4	BESLUIT EXTERNE VEILIGHEID	64
5.5	BODEM	65
5.6	WATER	66
5.7	ECOLOGIE	68
	5.7.1 <i>Gebiedsbescherming</i>	68
	5.7.2 <i>Soortbescherming</i>	68
5.8	KABELS EN LEIDINGEN	69
5.9	DUURZAAM BOUWEN	70
6.	JURIDISCHE ASPECTEN	71
6.1	OPBOUW REGELS EN VERBEELDING	71
6.2	OPBOUW BESTEMMINGSBEPALINGEN	72
6.3	OPBOUW (ANALOGE) VERBEELDING	72
6.4	TOELICHTING OP DE ARTIKELEN	73
	6.4.1 <i>Inleidende bepalingen</i>	73
	6.4.2 <i>Bestemmingen</i>	73
	6.4.3 <i>Dubbelbestemmingen</i>	75
	6.4.4 <i>Algemene regels</i>	77
	6.4.5 <i>Overgangs- en slotregels</i>	79
6.5	STAAT VAN HORECA-ACTIVITEITEN	79
7.	UITVOERING EN HANDHAVING	83
7.1	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	83
7.2	HANDHAVING	84
8.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	87
8.1	OVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1. BRO (2008)	87
8.2	BEWONERSOVERLEG	95

Bijlage(n): 1. *Nota van Zienswijzen*
 2. *Staat van Wijzigingen*

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan 'Stadshart-2010' dient ertoe het gemeentebestuur van Vlaardingen op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een passend beleidsinstrument te geven voor de herstructurering en herinrichting van het Stadshart.

Het bestemmingsplan 'Stadshart-2010' is vervat in de verbeelding en in de regels en gaat vergezeld van deze toelichting.

Op de kaart zijn de bestemmingen, de aanduidingen, de bestemmings- en bebouwingsgrenzen, alsmede de plangrens weergegeven.

De voorschriften van het plan bestaan uit vier gedeelten, namelijk:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3 Algemene regels;
- Hoofdstuk 4 Overige regels.

Het bestemmingsplan "Stadshart" van de gemeente Vlaardingen bestaat uit de volgende onderdelen:

- *De verbeelding (plankaart)*, tekeningnummer 71.04, schaal 1 : 1000, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangewezen;
- *De regels*, waarin de doeleinden van de bestemmingen zijn omschreven en bepalingen zijn opgenomen ten aanzien van het bouwen en het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden.

Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een *toelichting*, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en onderzoeken zijn weergegeven.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

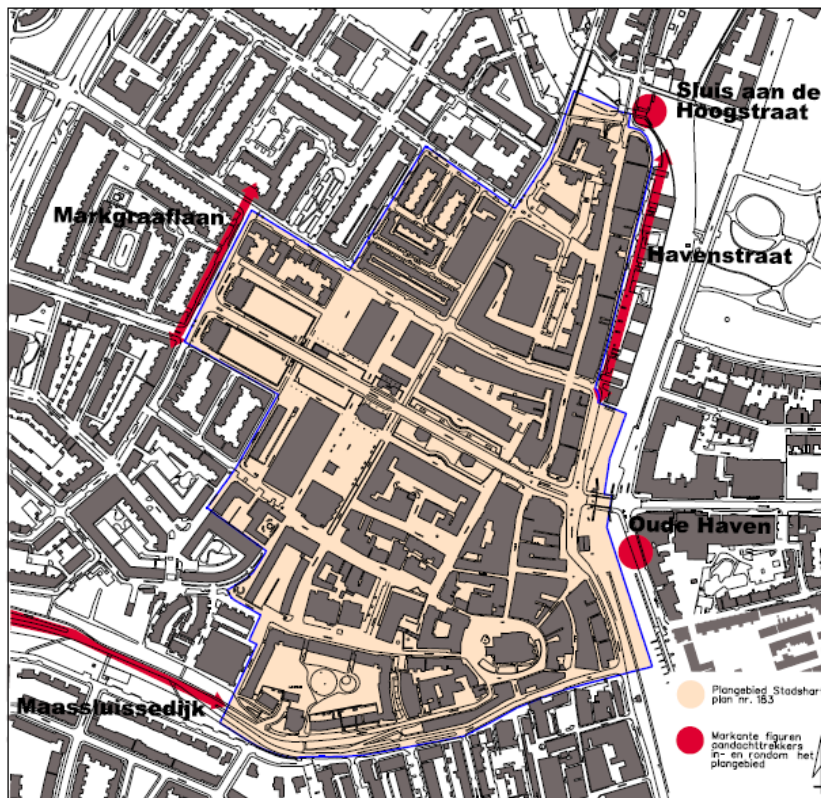
Het plangebied omvat grotendeels de binnenstad van Vlaardingen en ligt westelijk van het Buizengat / Oude Haven. De plangrenzen worden gevormd door de volgende straten c.q. elementen (zie bijgaande figuur):

- Sluis aan de Hoogstraat;
- Havenstraat;
- Oude Haven;
- Dayer;
- Zomerstraat;
- Struyckstraat;
- Westnieuwland;
- Ridderstraat;
- een verbindingslijn tussen de Ridderstraat en de Van Riebeeckstraat;

- Van Riebeeckstraat;
- Joubertstraat;
- Markgraafaan;
- Van Schravendijkplein;
- Jozef Israëlsstraat;
- Groen van Prinstererstraat;
- Gedempte Biersloot;
- Vlaardingse Vaart.

Deze begrenzing is zodanig gekozen dat de ruimtelijke en functionele structuur van het hart van de binnenstad (het kernwinkelgebied), met aanloopstraten en de direct daaraan grenzende woongebieden in het plangebied zijn opgenomen (zie bijgaande figuur 1 – De ligging van het plangebied).

Op respectievelijk 15 juni 2006, 7 juni 2007, 24 april 2008, 28 mei 2009, en laatstelijk op 20 mei 2010, zijn door de gemeenteraad voor het plangebied “Stadshart” voorbereidingsbesluiten genomen, waarvan het laatstgenoemde met ingang van 24 juni 2010 in werking is getreden met een werkingsduur van één jaar.



Ligging plangebied

1.3 Doel en aanleiding

Het huidige plan voor het gebied Stadshart is vastgesteld op 8 maart 1994 en tot stand gekomen onder de werking van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en het besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985), die beide op 1 juli 1986 van kracht werden.

Op 1 juli 2008 trad de nieuwe, volledige herziene Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking, waarmee ook tegelijkertijd het digitale tijdperk voor het bestemmingsplan werd ingeluid. Evenals op grond van de inmiddels oude WRO het geval was, dienen bestemmingsplannen actueel te zijn. De wettelijke termijn voor de werkingsduur van een bestemmingsplan bedraagt ten hoogste 10 jaar (art. 3.1 Wro). Voorts stellen de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) digitalisering van de inhoud en de procedure, voor zover die in de Wro is voorgeschreven, van vrijwel alle in de wet opgenomen ruimtelijke instrumenten verplicht. Dit betreft dus onder meer de structuurvisie en het bestemmingsplan. Tevens worden ten behoeve van het vergelijkbaar maken van ruimtelijke plannen bepaalde standaarden voorgeschreven, als vastgelegd in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening.

Dit bestemmingsplan is opgesteld met inachtneming van de SVBP 2008, de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen, als opgesteld door het Ministerie van VROM en is daarnaast beschikbaar gemaakt als digitaal bestand, met gebruikmaking van het Informatie Model Ruimtelijke Ordening, versie 2008 (IMRO-code 2008).

Naast het voormelde is het feitelijke doel van dit bestemmingsplan tweeledig. Het nieuwe bestemmingsplan dient enerzijds een kader te bieden waarbinnen nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en anderzijds waarbinnen huidig gebruik van opstallen en gronden kan worden voortgezet.

Die nieuwe ontwikkelingen hebben alles te maken met het voornemen, zoals opgenomen in het coalitieakkoord 2006 – 2010, om in nauwe samenwerking met de binnenstadsondernemers, van het centrum van Vlaardingen weer een echt kloppend hart van de stad te maken. Uit de Binnenstadsagenda 2007: Op weg naar een bruisende binnenstad, citeren we het volgende:

“Het is de ambitie van de gemeente Vlaardingen om de binnenstad samen met de ondernemers tot een bruisend gebied te maken; aantrekkelijk voor ondernemers om zich te vestigen, voor bewoners om te wonen en bezoekers om te winkelen en verblijven”.

Eén en ander is verwoord in de visie “Vitalisering Binnenstad, Op weg naar 2020” zoals vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2009. De ruimtelijke visie voor de binnenstad wordt thans doorvertaald in dit nieuwe bestemmingsplan. Op deze manier maakt een juridisch-planologische regeling de beoogde ontwikkelingen mogelijk.

Het karakter van het plan is zodanig dat het zowel globale en flexibele gedeelten bevat als gedetailleerde gedeelten. In het noordelijk gedeelte van het plangebied, achter de Cronjéstraat, wordt de bestaande situatie als zodanig bestemd, met daarover een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een toekomstige herstructurering van het gebied.

Voorts zijn er de afgelopen periode bouwplannen in het plangebied gerealiseerd met gebruikmaking van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening, welke plannen eveneens in dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

De overige gedeelten van het plangebied worden grotendeels overeenkomstig de huidige gebruiksmogelijkheden bestemd.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

1. Het bestemmingsplan "Stadshart", vastgesteld door de gemeenteraad op 8 maart 1994, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 18 oktober 1994;
2. Het "Eerste uitwerkings- c.q. wijzigingsvoorschrift van het bestemmingsplan Stadshart", vastgesteld door de gemeenteraad op 14 mei 1996, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 31 juli 1996;
3. Voor een klein gedeelte, aan de noordwestzijde van het plangebied, het woonblok omsloten door Jozef Israëlsstraat, Groen van Prinstererstraat, Mesdagstraat en Marisstraat, geldt thans geen bestemmingsplan.

1.5 Opbouw toelichting

Deze bijbehorende toelichting beschrijft, na behandeling van de inleiding in het onderhavige hoofdstuk, in hoofdstuk 2 de huidige situatie van het plangebied. Het van toepassing zijnde beleid op zowel rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk niveau wordt in hoofdstuk 3 verwoord. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de doelstellingen en uitgangspunten voor het plangebied uiteengezet en de toekomstige situatie beschreven. Hoofdstuk 5 omvat de verschillende randvoorwaarden en onderzoeken, waaronder milieuaspecten die betrekking hebben op het plan. In hoofdstuk 6 is een toelichting op de verbeelding en de regels opgenomen, waarna hoofdstuk 7 de economische haalbaarheid van het plan beschrijft. Tenslotte bevat hoofdstuk 8 de resultaten van de inspraak, het overleg ex art. 3.1.1 Bro.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

De beschrijving van de bestaande situatie is met name ontleend aan de Ruimtelijke Visie Stadshart Vlaardingen (juli 2007).

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Cultuurhistorie op hogere delen

In de IJzertijd leefden de mensen op de enigszins hoger gelegen droge hoogveenkussens. Vanaf ongeveer de vierde eeuw voor de jaartelling gaan de boeren in toenemende mate op de hoger gelegen oeverwallen langs de kreek wonen.



Rond het jaar 1000 wordt het gebied rond Vlaardingen ingepolderd en leggen de bewoners een terp aan op de plaats waar nu de Grote Kerk staat. Vlaardingen is in de zestiende eeuw niet meer dan een dijkdorp. De 'stad' bestond toen voornamelijk uit de Omring, wat nu de Markt is, met de kerk en het Stadhuis en de bebouwing langs de Dijk (Hoogstraat) en aan de Waal. De kerk stond (en staat) op een heuvel die onderdeel vormde van de grote Maasdijk. De dijk liep evenwijdig aan de Haven naar het noorden.

De nederzetting Vlaardingen is ontstaan rond 700 op de westelijke oeverwal van een voormalige kreek, de Vlaarding, de latere Oude Haven. De eerste ophogingen komen in de loop van de elfde eeuw tot

stand, de eerste dijken in de 12e eeuw. De oervorm van Vlaardingen met de oude Maasdijk (Hoogstraat, Kortedijk), de kerkkring (Markt) en de Oude Haven krijgt dan gestalte. Deze vorm behoudt de nederzetting, afgezien van uitbreiding en verdichting, tot ver in de 19e eeuw. De opening van de Nieuwe Waterweg (1872) luidt een nieuwe periode in, waarin de visserij tot bloei komt en veel nieuwe bedrijven zich in Vlaardingen vestigen. In 1887 begint men met de aanleg van een spoorlijn, die niet alleen economisch, maar ook waterstaatkundig van groot belang is. De nieuwe spoordijk neemt de waterkerende functie van de Middeleeuwse dijk over, waardoor een groot gebied binnendijks komt te liggen. Het gebied ten oosten van de Oude Haven maakt tussen 1880 en 1915 een snelle ontwikkeling door. Ten zuiden van de spoordijk (buitendijks) wordt tussen 1895 en 1904 de nieuwe Koningin Wilhelminahaven aangelegd, waar zich onmiddellijk nieuwe bedrijven vestigen. De polder ten noorden van de spoordijk (binnendijks) wordt in snel tempo bebouwd met woningen en een strook bedrijven langs de Oude Haven

(Oosthavenkade). Met de aanleg van het Oranjepark, een uitbreiding van het park van de oude buitenplaats 't Hof, wordt de nieuwe stadsuitleg gecompliceerd.

Na de tweede wereldoorlog ging er een enorme moderniseringsgolf door Vlaardingen. Grote wijken werden toegevoegd aan de oude stad. Het meest spectaculaire was de bouw van het grote en moderne winkelcentrum. Het Liesveldviaduct, dat eveneens hoger gelegen is, verrees.

2.2 Bestaande situatie

2.2.1 Stedenbouwkundige analyse

De Vlaardingse binnenstad bestaat momenteel uit twee gebieden. Een modern gedeelte met vooral grote winkelketens gelegen rond het Liesveld, Korte Hoogstraat en Veerplein en een historisch gedeelte met kleinere winkels en horeca rond de Westhavenplaats en -kade, Waalstraat en Hoogstraat.

Het historische deel grenst aan dit moderne deel en ligt op de van oorsprong hogere delen van de binnenstad. In bijgaande figuur is deze tweedeling weergegeven. De tweedeling uit zich onder meer in de korrelgrootte van de bebouwing. In het moderne deel is sprake van een grote korrelgrootte. In het historische deel daarentegen is sprake van een kleinere korrelstructuur. In dit historische deel ligt ook de ontstaansgeschiedenis van Vlaardingen en is sprake van het (historisch) hogere deel van de binnenstad. De tweedeling uit zich onder meer ook in het hoogteverschil en de daardoor ontstane barrières tussen beide delen. Er is geen sprake van een goede overgang en bereikbaarheid tussen beide delen. De hoogteverschillen geven ook de eigenheid aan de binnenstad. Het onderscheidende vermogen van Vlaardingen ligt voornamelijk op het hoger gelegen historische deel, waar zich de historische panden bevinden, de oude haven en het uitgaansgebied. In bijgaande figuur is dit gevisualiseerd.



Hoofdstructuur, met in blauw de lagere delen en een grotere korrelstructuur en rood de historisch hoger gelegen gebieden met een kleine korrelstructuur

In de huidige situatie is de genoemde scheiding tussen de hoger en de lager gelegen delen nog duidelijk aanwezig. De hoger gelegen delen worden dus met name bepaald door de Hoogstraat en de Markt en de Maassluissedijk (vanuit de historie) en het Liesveldviaduct.

De overgangen van de hoger naar de lager gelegen delen liggen op de volgende locaties:

- Afrol
- Korte Hoogstraat
- Visbankflat
- Peperstraat
- Achter het Veerplein
- Schoolstraat

In de binnenstad is dit niveauverschil nog duidelijk waarneembaar.



Fysieke relatie tussen hogere gelegen en het achterliggende lager gelegen kernwinkelgebied via de bloementrap

Hoger gelegen delen

De korrelgrootte binnen de hoger gelegen delen is klein. Hier bevindt zich een kenmerkende fijnmazige historische stratenstructuur met vooral kleinschalige bebouwing. De bebouwing kenmerkt zich door gesloten bouwblokken. De historische parcellering bepaalt eveneens de maat en schaal van de gevels. De diversiteit in de gevelarchitectuur geeft de bebouwing een individuele uitstraling. De bouwhoogte is in dit hoger gelegen deel maximaal drie lagen met kap, maar vaak ook minder hoog.

Ook de inrichting van de openbare ruimte wordt voor een belangrijk deel bepaald door de korrelgrootte en draagt in belangrijke mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit. De gebieden met een fijne korrelgrootte (de historische oudste straten) zijn in algemene zin eveneens de verblijfsgebieden.

Lager gelegen delen

De korrelgrootte binnen de lager gelegen delen is groot. Hier bevindt zich een kenmerkende grofmazige stratenstructuur met vooral grootschalige bebouwing. De bebouwing kenmerkt zich door gesloten bouwblokken. De maat en schaal van de gevels is in deze gebieden ook veel groter. Door de snellere ontstaansgeschiedenis van deze gebieden is de diversiteit in de gevelarchitectuur veel kleiner. De uitstraling van de bebouwing is daardoor veel monotoner. De bouwhoogte is in dit lager gelegen deel minimaal drie lagen zonder kap, Ook de inrichting van de openbare ruimte is veel ruimer van opzet en heeft een geheel andere maatvoering dan de hoger gelegen delen.

Het zwaartepunt van het winkelcentrum ligt vooral op dit moderne gedeelte, dat niet veel verschilt van andere moderne doorsnee winkelgebieden.



Hoogstraat met kleine korrelgrootte en historische panden



Liesveldviaduct



Modern overdekt winkelgebied

2.2.2 Functionele structuur

In de opbouw van het centrum van Vlaardingen is een duidelijke driedeling in het gebied te onderscheiden.

Het kernwinkelgebied

Concentratie van het winkelgebied, met winkels en warenhuizen, ligt rondom het Liesveldviaduct en is daarmee vooral gesitueerd in de uitbreidingsgebieden van de jaren 60. Gelet op het voorgaande zijn het vooral de lager gelegen gebieden met de grotere korrelgrootte waar het kernwinkelgebied zich bevindt. Als gevolg van de grofmazige stratenstructuur en de grotere bouwblokken is dit deel veel geschikter voor grotere warenhuizen en winkels. Ook de bereikbaarheid is beter voor zowel bezoekers als voor de bevoorrading.

Het subcentrumgebied

Aan de randen van het kernwinkel-gebied bevinden zich enkele aanloopstraten. Vanaf de Markt loopt de Hoogstraat naar het Liesveldviaduct en dan verder naar de Kortedijk. In de gebieden rondom deze straten bevinden zich met name overwegend gemengde publieke functies, kleinschalig van aard (winkels, bedrijfsruimten, wonen en horeca). Naarmate de afstand naar het kernwinkelgebied groter wordt neemt het aantal publieke functies af. In dit subcentrumgebied ligt nog een strook waar met name de maatschappelijke functies zijn geconcentreerd zoals o.a. het stadhuis. De meeste horecagelegenheden liggen geconcentreerd rond de kruising Westhavenplaats en de Brede Havenstraat.

De woongebieden

Rondom de hiervoor beschreven gebieden liggen de woongebieden. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden tussen de gebieden met de oudere en kleinere woningen, vooral grondgebonden woningen en gebieden met gestapelde nieuwbouwwoningen.

In bijgaande figuur is de driedeling gevisualiseerd.



Driedeling functies in binnenstad Vlaardingen

2.2.3 Groenstructuur

Op basis van de algemene doeleinden, de in de Ruimtelijke Structuurschets benoemde groene hoofd- en substructuur en de omschreven sterke kanten van het Vlaardingse groen, zijn 5 planonderdelen benoemd (Groenbeleidsplan Vlaardingen). Relevant hiervan zijn:

Ad. 1. Stad van verschil, waarbinnen onderscheiden:

- wijken van straten en pleinen;
- wijken van de velden;
- wijken van tuinen en erven;
- haven en delta.

Ad. 5. Boulevards, de Vlaardingse bomenstructuur, waarbij onderscheiden:

- boulevards;
- stadsstraten;
- formele zones;
- straten en pleinen;
- straten en velden.

Ook de stedelijke typologie van Vlaardingen kenmerkt zich als het ware door een lappendeken van verschil. Binnen de karakters bestaan (aanmerkelijke) nuances tussen de wijken. Zo behoort het Centrum, dus ook het Stadshart, tot de wijken van

de straten en de pleinen. Daarbij is het Centrum echter zeer stenig van karakter. Afzonderlijke groenbestemmingen komen eigenlijk in het Centrum niet voor. Qua bomenstructuur spreken we binnen het Centrum alleen over stadsstraten, alsmede straten en pleinen. In het Groenbeleidsplan wordt aangegeven dat op basis van het huidige bomenbestand een versterking van de wijkspecifieke bomenstructuur wordt voorgesteld. Voor het Centrum betreft dit de zogenaamde formeel ingerichte straten en pleinen. Een stadse bomenstructuur is tegelijk het groene stedelijke oriëntatiemiddel en geeft de stad ook allure. In het Centrumgebied betreft dit dus alleen de weinige straten en pleinen, waarbij gesproken kan worden van een aanwezige, al of niet monumentale bomenstructuur: rond het Veerplein, de Waalstraat, de Markt en langs de Oude Haven (Westhavenkade vanaf de Dayer en Westhavenplaats tot aan de Korte Hoogstraat). Voor het overige spreken we slechts van – over het algemeen zeer stenige – stadsstraten. Zelfs binnenpleintjes die de naam van “hof “ dragen (Van Leijdenhof en Kuipershof) kennen nauwelijks enige boom of groen. Wegen met de allure van een boulevard, die breed zijn gedimensioneerd en een chique uitstraling hebben, begeleid door grote bomen (dubbele rij) en brede gazonbermen, komen in het Centrumgebied niet voor.

Qua natuurwaarden in de stad is er alleen het dijk- en bermlint van de Maassluisdijk, begeleid door een monumentale bomenstructuur, dat tot in het plangebied Stadshart reikt.

2.2.4 Verkeer en vervoer

Algemeen

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

Met het groeiende autobezit hangt samen dat de hoeveelheid verkeer jaarlijks toeneemt. De toename is locatiegebonden en afhankelijk van de functie van het gebied en de infrastructuur binnen dat gebied. In het plangebied Stadshart zijn de komende jaren enkele ruimtelijke ontwikkelingen voorzien: Leisure concept, het Stadskantoor, Patrimoniumstraat e.o., en de afsluiting van de Markt en de Westhavenkade. Daarmee zal ook de hoeveelheid verkeer in het plangebied wijzigen. De mate van wijziging is afhankelijk van het al dan niet nemen van verkeersmaatregelen. De huidige hoeveelheid verkeer per dag (2010) in het gebied wordt op de navolgende figuur en tabel weergegeven.



<i>Intensiteiten mvt/etmaal</i>	<i>2010</i>
1. Cronjestraat	2800
2. Markgraafaan	8300
3. Gedempte Biersloot	3200
4. Liesveldviaduct	6600
5. Westhavenplaats	14500

Verkeersstructuur

Het wegennet in het plangebied is gericht op een ontsluiting richting de Burg, Pruisssingel en de Westlandseweg. De ontsluiting richting de Burg, Pruisssingel loopt via het Liesveldviaduct, Cronjéstraat, Markgraafaan, Van der Driftstraat en Vondelstraat. De ontsluiting richting de Westlandseweg loopt via de Gedempte Biersloot en de Delftseveerweg.

De categorie-indeling van het wegennet in gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u) is een belangrijke bouwsteen van Duurzaam Veilig.

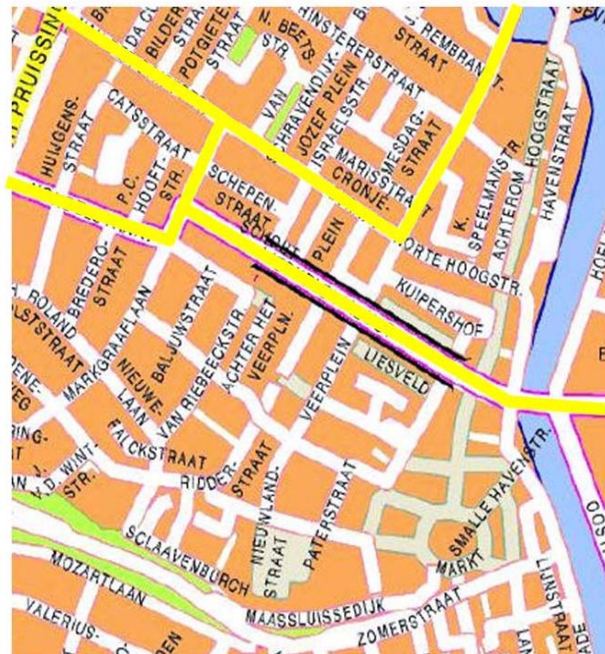
Hierbij worden functie, vormgeving en gebruik van de weg op elkaar afgestemd. Waar bij gebiedsontsluitingswegen de nadruk ligt op het bereikbaar houden en vlot afwikkelen van het verkeer, ligt bij erftoegangswegen de nadruk meer op de toegankelijkheid en de verblijfsfunctie. Bij werkzaamheden aan de wegen in het plangebied worden deze zoveel mogelijk conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig vormgegeven.

De gebiedsontsluitingswegen binnen het plangebied zijn:

- Liesveldviaduct;
- Markgraafaan;
- Cronjéstraat;
- Gedempte Biersloot.

Alle overige wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen. De verwachte toekomstige hoeveelheid verkeer is geen aanleiding voor ingrijpende wijzigingen in de wegenstructuur.

Vlaardingen zet zich in voor de ontwikkeling van verkeers-veilige schoolomgevingen. Daartoe zijn en wordt samen met de scholen het traject van inrichten van een (verkeers) veilige schoolomgeving in combinatie met een handhaving en educatie opgestart. De doelstelling is het in samenwerking met de lokale partijen uitvoeren van een project 'Veilig naar school/Veilige schoolzones' met als eindresultaat een door de betrokken partijen gedragen, integraal, maatregelenuitvoeringsplan voor de aanpak van zowel de objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid in de schoolomgeving en op de belangrijkste schoolroutes.



— Gebiedsontsluitingsweg

Wegcategorisering Stadshart

Bij het opstellen van het maatregelen uitvoeringsplan wordt naast het verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid en het terugdringen van de verkeerschaos rondom de school ingezet op:

- het bewerkstelligen dat kinderen (eerder) zelfstandig naar school toe mogen en kunnen;
- het op gang brengen van een bewustwordingsproces bij ouders, leerlingen, school/scholen en andere verkeersdeelnemers;
- het stimuleren van verkeersdeelname per fiets en te voet.

In het plangebied bevinden zich de volgende scholen die al meegedaan hebben aan het project veilige schoolomgeving:

- 't Palet Centrum aan de Afrol.

Fietsstructuur

Het gebruik van de fiets en het lopen wordt vanuit mobiliteits- en milieuoogpunt bevorderd. Het Vlaardings fietsnetwerk krijgt door middel van de volgende doelstellingen gestalte:

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

In het Stadshart bevinden zich twee regionale ontsluitende fietsverbindingen: over de Maassluisdijk – Zomerstraat – Dayer en over de Westhavenkade – Westhavenplaats – Havenstraat – Kortedijk. Naast de regionale fietsverbindingen zijn in het GVVP en het Fietsplan ook lokale fietsverbindingen opgenomen. De lokale en regionale fietsverbindingen zijn weergegeven in bijgaande figuur. Alle aangegeven fietsverbindingen zijn bestaande fietsverbindingen.



Fietsstructuur Vlaardingen

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

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in het Stadshart bestaat uit buslijnen. In nevenstaande figuur zijn de haltes van het openbaar vervoer in het Stadshart aangegeven.

De buslijnen voorzien in de ontsluiting van het centrum van Vlaardingen.



Haltes openbaar vervoer Stadshart

Parkeren

In het Stadshart is de druk op de bestaande, openbare parkeervoorzieningen gemiddeld. Om gedetailleerder inzicht te krijgen in de parkeerdruk is in het kader van dit bestemmingsplan eind 2009 nog een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daarbij is de parkeerdruk 's nachts en overdag gemeten in drie deelgebieden: noord, midden en zuid. De resultaten van dit onderzoek staan vermeld in het rapport Parkeeronderzoek Stadshart van januari 2010.

Als gekeken wordt naar de parkeerdruggemiddelden per deelgebied 's nachts, valt op dat in het zuiden de parkeerdruk hoog is, namelijk 90%. In de deelgebieden noord en midden is het parkeerdruggemiddelde 's nachts respectievelijk 83% en 61%. Voor het Stadshart is uiteraard ook op zaterdag overdag gemeten, dan zijn veel bewoners thuis en zijn er ook veel bezoekers aan het centrum van Vlaardingen. Daaruit blijkt dat de parkeerdruk in het midden erg hoog is, namelijk 98%. Dit is inherent aan een centrumgebied.

Er is in de wijk relatief weinig mogelijkheid om op eigen grond te parkeren. Daar waar mogelijk zijn openbare parkeerplaatsen gecreëerd. In het Stadshart geldt betaald- en vergunningparkeren. In 2009 en per 1 januari 2010 zijn nieuwe maatregelen voor betaald- en vergunningparkeren ingevoerd. Zo is het nu mogelijk om per 8 minuten af te rekenen in de parkeergarage en moet er op straat tot 22.00 uur betaald worden voor parkeren. Ook is er een gereduceerd tarief voor het parkeren in de parkeergarages in de avonduren. Een jaar na invoering van deze maatregelen zal de parkeersituatie geëvalueerd worden.

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de geplande ontwikkelingen wordt gerekend met parkeernormen. De te hanteren parkeernormen staan in de meest recente parkeernota van de gemeente Vlaardingen. Uitgangspunt voor de ontwikkelingen in het Stadshart is dat de te verwezenlijken bouwprojecten op eigen terrein voldoen aan de parkeernorm. Bij het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen wordt onder andere rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit houdt in dat parkeerplaatsen bij verschillende functies, bijvoorbeeld woningen en

kantoren, met elkaar uitgewisseld kunnen worden. Overdag zijn er bij woningen minder parkeerplaatsen nodig en bij kantoren meer en 's avonds is dit omgekeerd. Dit maakt dubbelgebruik mogelijk.

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

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

2.3 Beschermd stads en dorpsgezicht

Op 27 maart 2009 heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed formeel aan de gemeente Vlaardingen gevraagd of er draagvlak is voor aanwijzing van een gedeelte van Vlaardingen tot Rijksbeschermd Stadsgezicht. Het Rijk kan deze procedure starten op grond van artikel 25 van de Monumentenwet 1988.

De gemeenteraad van Vlaardingen heeft op 29 oktober 2009 besloten positief te adviseren over medewerking aan de aanwijzing tot Beschermd Stadsgezicht. Naast de gemeenteraad van Vlaardingen zullen ook de Provincie Zuid-Holland en de Raad van Cultuur advies uitbrengen, waarna de procedure afgerond zal worden. De verwachting is dat voor eind 2012 er een definitief besluit van het Rijk ligt.

Het beschermd stadsgezicht is een samenhangend geheel van kwaliteiten, die met elkaar een bijzondere waarde hebben. In Vlaardingen gaat het om een relatief omvangrijk beschermd gezicht, dat in drie deelgebieden uiteenvalt, die echter onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, zowel in ruimtelijke als in historische zin. Samen vertellen zij het verhaal van een Middeleeuws dijkdorp dat zich in een vrij korte periode ontwikkelt tot haven- en industriestad.

Stadshart

Het stadshart is het oudste historische deel, dat bestaat uit het langgerekte dijklint, dat zich uitstrekt langs de Kortedijk en de Hoogstraat en bekroond wordt door de Markt met de Grote Kerk. Er zijn meer beschermde gezichten in Nederland waarvan een dijklint onderdeel is. Wat dit dijklint bijzonder maakt is de samenhang met de daaraan evenwijdig lopende Oude Haven, die weer teruggaat op een oude kreek. In feite is er een rechtstreekse verbinding te leggen tussen de prehistorische kreekrugbewoners van de Vlaardingencultuur en het Middeleeuwse dijk- en vissersdorp dat zich in dit kustgebied ontwikkelde. Deze structuur is in Vlaardingen nog zeer herkenbaar en vrij gaaf bewaard gebleven.

Relatie met overige deelgebieden

Het tweede deelgebied heeft zich in snel tempo ontwikkeld tijdens de intrede van het industriële tijdperk, waarbij de aanleg van de Nieuwe Waterweg van groot belang is geweest. Het gaat hier om de uitbreiding van de bedrijvigheid langs de Oude Haven, de kolonisatie van het buitendijkse gebied in de richting van de Nieuwe Waterweg, en de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven, waar zich ook al snel bedrijven vestigden.

De Oude Haven is met zijn historische gevels een monumentale structuur op zich, die zich van andere havengezichten onderscheidt door zijn vele industriële monumenten. Dit geldt nog meer voor de Koningin Wilhelminahaven met zijn monumentale pakhuisen, die herinneren aan de bloeitijd van Vlaardingen als visserijhaven en industriestad in de eerste helft van de 20e eeuw. Het karakter van de Koningin Wilhelminahaven is zo goed bewaard gebleven, dat dit havengezicht inmiddels uniek is voor Nederland.



*Ligging beschermd stads en dorpsgezicht, met driedeling.
Bron: Google, bewerking mRO*

Het derde deelgebied ontwikkelde zich in het voormalige buitendijkse gebied tussen Schiedamsedijk en spoordijk, als een nieuwe uitleg, bedoeld voor zowel reders als kantoorzoekers en havenarbeiders, die in al deze nieuwe bedrijven werk vonden. Voor dit deelgebied geldt niet zozeer de uniciteit als belangrijkste gegeven. Het gebied kent genoeg waardevolle elementen, zoals het Oranjepark, het assenkruis met het Verploegh Chasséplein, de tweedeling tussen gegoede burgers en arbeiders, het verleden als buitendijks gebied met de Schiedamsedijk als duidelijke begrenzing, etc. De belangrijkste waarde van dit deelgebied is echter dat het een onderdeel vormt van het geheel.

Samenhang

Een beschermd stadsgezicht is namelijk niet zomaar een gebied met een min of meer bijzondere bebouwing. Een beschermd stadsgezicht ontleent zijn waarde vooral aan het verhaal dat het vertelt. In Vlaardingen is dat een buitengewoon boeiend verhaal over een lintvormig dijkdorp, dat eind 19e eeuw, begin 20e eeuw een groeiperiode kent, waarin het zich tot haven- en industriestad ontwikkelt met nieuwe woon- en werkgebieden.

In Vlaardingen is het bovendien een heel duidelijk verhaal, dankzij de nog aanwezige inrichting en bebouwing en dankzij de herkenbare historische en ruimtelijke samenhang. Zonder één van de deelgebieden is dat verhaal incompleet.

Ontstaansgeschiedenis en belangrijkste te beschermen waarden

De ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van Vlaardingen is uitgebreid omschreven in het zogenaamde 'groene boekje'. Ook zijn hierin de belangrijke aspecten en de te beschermen waarden opgenomen. Voor de op de kaart voor het beschermd stadsgezicht aangewezen gronden dient rekening gehouden te worden met de cultuurhistorische waarden als omschreven in het 'Groene boekje'. Voor wat betreft het Stadshart gaat het in het bijzonder om de typering van de volgende te beschermen waarden:

Markt/Hoogstraat en Oude Haven

Voor de stedenbouwkundige structuur zijn van belang:

- het Middeleeuwse lineaire dijkpatroon met de aangrenzende lintbebouwing, gevormd door de Kortedijk, de Hoogstraat, de Markt met kerkring, de Schiedamsedijk en de Maassluissedijk. Samen bepalen zij in hoge mate de historisch-ruimtelijke identiteit van Vlaardingen;
- de Oude Haven en het Buizengat met kades, voorzien van steile walkanten, typerend voor het havenkarakter;
- de Westhavenplaats met de Visbank (1778) als centraal oriëntatiepunt aan het water;
- de karakteristieke hoogteverschillen die zich vooral manifesteren bij de Markt, de (voormalige) dijken Hoogstraat/Kortedijk, Schiedamsedijk en Maassluissedijk;
- de verkaveling binnen het noordelijk deel van de oude stad: een fijnmazige structuur van haaks op de Hoogstraat gerichte, smalle en in diepte sterk verschillende percelen;
- de stegen tussen de Hoogstraat en de Westhavenkade, waardoor bijzondere zichtrelaties tussen oude stadskern en haven ontstaan.

De navolgende elementen vallen buiten de grenzen van het plangebied Stadshart, maar kunnen van invloed zijn op het bestemmingsplan:

- het gebied rondom de Landstraat, met een fijnmazig netwerk van kavels en bebouwing waarvan de oudste panden dateren uit de 17e eeuw;
- de Vetteoordskade met het niveauverschil ter hoogte van de lijnbaan; het silhouet van de oude stadskern gezien vanaf de noordzijde met als beeldbepalende elementen de kerktoren van de RK St. Joannes de Dooper en van de Grote Kerk;
- het complex de Vlaardingse Driesluizen vanwege de oorspronkelijke situering.

Voor de inrichting en bebouwing zijn van belang:

- de differentiatie in de bebouwing in de oude stadskern met oorspronkelijke 17e-eeuwse bebouwing en verdichting door 19e- en 20e-eeuwse woonwinkelpanden, pakhuizen en bedrijfspanden. Vooral de maximale historische bouwhoogte van 3 bouwlagen met kapverdieping is beeldbepalend. Dit geldt ook voor de bebouwing aan weerszijden van de Oude Haven;
- de Markt met kerkring en de Grote Kerk als centraal punt heeft een hoge bebouwingsdichtheid. De dominerende aaneengesloten gevelwanden van smalle, meest 19e eeuwse panden of ouder, geven het plein zijn besloten karakter evenals de ontsluiting door radiaal uitlopende stegen;

- de monumentale kerktoren ('landmark') als overblijfsel van de in 1958 gesloopte RK kerk Joannes de Dooper.

In bijgaande tabellen zijn de rijks- en gemeentelijke monumenten weergegeven.

Adres Rijksmonument	Object
Hoogstraat 226	Woon-werkhuis
Hoogstraat 228	Woon-werkhuis
Markt 11	Bestuursgebouw en onderdelen
Markt 42 + 43	Werk-woonhuis
Markt, bij 47, bij 49	Gedenkteken weeshuis
Markt 49	Werk-woonhuis (el. Graanmaalderij)
Bij Markt 49	Pakhuis
Markt 62	Overheidsgebouw (Waag)
Markt 63	Kerk en onderdeel (interieur)
	Grote kerk
Markt bij 63	Toren
Smalle Havenstraat 23	Pakhuis
Westhavenplaats 2	Werk-woonhuis
Westhavenplaats 3a, 3	Werk-woonhuis
Westhavenplaats 37	Visbank

Adres Gemeentelijk monument	Object
Hoogstraat 26	Kerktoren (a)
Hoogstraat 26a	Kerkportaal (b)
Hoogstraat 28	Pastorie (c)
Hoogstraat 199 – 201	Winkelpand met bovenwoning

In navolgende tabel zijn de beeldbepalende panden in het plangebied weergegeven.

Adres beeldbepalend pand	Oorspronkelijke functie
Cronjestraat 66-68	Woon-winkelpand
Groen van Prinstererstraat 176-188 even	Woonhuizen-winkelpand
Havenstraat, 10-14	Bedrijfspannd met bovenwoning
Havenstraat, 18 a	Timmerwerkplaats
Havenstraat, 19	Pakhuis met bovenbouw
Havenstraat, 20 b	Bedrijfspannd met bovenwoning
Havenstraat, 24	Bedrijfspannd
Havenstraat, 26, 28	Bedrijfspannd met bovenwoning
Havenstraat, 42, 44	Woonhuis met bedrijfsruimte
Havenstraat, 54, 56	Pakhuis
Havenstraat, 58	Pakhuis
Havenstraat, 60, 62	Dubbel pand
Havenstraat, 64	Woning
Havenstraat, 66	Bedrijfspannd met bovenwoning
Havenstraat, 72	Woning
Havenstraat, 100, 102	Woon-bedrijfspannd
Havenstraat, Brede, 4	Woning
Havenstraat, Brede, 7, 7a	Bedrijfspannd / pakhuis
Havenstraat, Brede; Havenstraat, Smalle, 1, 2a	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle, 4	Woonhuis met tapperij
Havenstraat, Smalle, 5	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle, 13	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle, 14, 16	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle, 21	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle, 57 onderdeel markt 57	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle; Vleersteeg, 9	Woon-winkelpand
Havenstraat, Smalle; Vleersteeg, 11; 2a	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 40	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 41, 43	Winkel (was pakhuis met bovenwoning)
Hoogstraat, 45, 47	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 54, 56	Woning
Hoogstraat, 58	Woning
Hoogstraat, 60, 60a	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 61, 63	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 69	Woning
Hoogstraat, 71	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 73	Woon-winkelpand (ijzerhandel)
Hoogstraat, 76, 78	Winkel met bovenwoning
Hoogstraat, 85	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 88, 90	Woon-winkelpand

Hoogstraat, 118, 120	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 122, 124	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 130	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 141-145 oneven	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 149	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 151	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 156, 158	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 161, 163	Winkel met bovenwoning
Hoogstraat, 167	Woning
Hoogstraat, 197	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 203	Woon-winkelpand
Hoogstraat, 205	Winkel 'De Zeeman'
Hoogstraat, 204-208	Leski + vingerhoed-pand
Hoogstraat, 209	Winkel
Hoogstraat, 217	Winkel
Hoogstraat; Markt, 234; 1	Winkel
Kuipershof 8	Handelsdrukkerij
Maassluissedijk, 20	Woning
Maassluissedijk, 22	Destilleerderij
Maassluissedijk, 30	Bedrijf
Maassluissedijk, 46	Pakhuis
Maassluissedijk, 48	Woning
Maassluissedijk, 86	Woonhuis, dijkhuis
Maassluissedijk, 88, 90	Woonhuis, dijkhuis
Maassluissedijk, 148-152	Woning
Maassluissedijk; Zomerstraat, 5, 7; 18	Woonhuis / sociëteit
Maassluissedijk; Zomerstraat, 7; 20	Woning / bedrijf
Maassluissedijk; Zomerstraat, 14	Bedrijf
Maristraat 19 onderdeel van 1-37	Volksbadhuis
Markt, 2	Woning
Markt, 7,8	Woon-winkelpand
Markt, 9	Woonhuis-cafe
Markt, 18	Woon-winkelpand
Markt, 19	Woning
Markt, 20-24	Pakhuis met woonhuis
Markt, 28	Woning
Markt, 30	Woning (nieuwbouw)
Markt, 32	Bedrijfspannd met bovenwoning
Markt, 33, 34	Garage met bovenwoning
Markt, 36-37a	Woon-winkelpand
Markt, 44	Woning
Markt, 45	Stadsschool
Markt, 47	Kantoor en werkplaats gemeentewerken
Markt, 48	Klein pakhuisje / wagenstalling

Markt, 50	Woon-winkelpand
Markt, 51	Woon-winkelpand
Markt; Hoogstraat, 60; 227	Woon-winkelpand
Peperstraat, 2a	Winkel
Peperstraat, 3	Woon-winkelpand
Peperstraat, 11, 13	Woning
Schoolstraat, 15-19 oneven	Dubbel woonhuis
Schoolstraat, 25	Woon-winkelpand
Schoolstraat, 39	Woon-winkelpand
Waalstraat 29	Slagerij
Waalstraat 60, 62	woning / kantoor
Waalstraat 64, 66	Dubbel woonhuis
Weeshuisplein, Heemraadstraat 2-18, 26, 28, 94 – 98	Weeshuis
Westhavenkade, 1-3	Winkel
Westhavenkade, 10	Woon-winkelpand
Westhavenkade, 13-13a	Woon-winkelpand
Westhavenkade, 16 boven	Woon-winkelpand
Westhavenplaats, 1	Woon-winkelpand
Westhavenplaats, 5	Winkelpand
Westhavenplaats, 6	Woon-winkelpand
Westhavenplaats, 8	Woning
Westhavenplaats, 9	Woning
Westhavenplaats, 15, 16	Woning
Westhavenplaats, 27	Herenhuis (dokterswoning)
Westhavenplaats, 28	Woning
Westhavenplaats, 29, 30	Woning
Westhavenplaats, 31	Woon-winkelpand
Westhavenplaats, 32	Woon-winkelpand
Westhavenplaats, 34	Posthoorn
Westhavenplaats, 35	Woning
Westhavenplaats, 40 a-c, 41 a- 42c	Kantoor

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt in eerste instantie het actuele planologische beleid uiteengezet. Onderscheid is aangebracht in Rijksbeleid (3.1), provinciaal beleid (3.2) en gemeentelijk beleid (3.3).

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte, ruimte voor ontwikkeling

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid, oftewel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd dat voorheen in afzonderlijke nota's – Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) – was opgenomen.

De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies.

De doelstelling van de Nota Ruimte is ontwikkelingsgericht: er wordt ondubbelzinnig gekozen voor ontwikkelingsplanologie en een nieuwe verwevenheid van stad en land. Een uitgangspunt van het beleid is dat veel ruimtelijke beslissingen genomen kunnen worden door decentrale overheden.

Het nationaal ruimtelijk beleid richt zich op het realiseren van voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen groen, recreatie, sport en water.

Het rijk heeft vier algemene doelstellingen die in samenhang worden nagestreefd, te weten:

- versterken van de economie (een versterking van de internationale concurrentiepositie);
- krachtige steden en vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
- borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- borging van de veiligheid (voorkoming van rampen).

In de ruimtelijke uitwerking van deze doelen staat bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking centraal. De verbetering van de leefbaarheid en de sociaal-economische positie van de steden, onder andere door de ontwikkeling van hoogwaardige woonmilieus, is daarbij een belangrijk doel. Ook de afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding behoort daar toe.

Het laatste hoofddoel van de Nota heeft vooral betrekking op de veiligheid tegen overstromingen, ook in relatie tot de bodemdaling. Ingrijpende aanpassingen in het watersysteem en de waterhuishouding zijn nodig.

Dit heeft tevens consequenties voor de manier waarop nieuwe verstedelijking wordt vormgegeven. Het rijk benoemt zes nationale stedelijke netwerken en dertien,

grotendeels binnen deze netwerken gelegen, economische kerngebieden. Eén van deze zes netwerken is de Randstad Holland, met drie economische kerngebieden (de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht). De gemeente Vlaardingen is gesitueerd in de Zuidvleugel. De leidraad voor het ontwikkelingsperspectief voor de Randstad is om voor de toekomst de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit te behouden en te versterken en om de eigen ruimtevrage binnen het gebied te accommoderen.

De in de Nota Ruimte verwoorde doelstellingen hebben inmiddels hun weg gevonden naar beleid op provinciaal, regionaal en lokaal niveau.

AMvB Ruimte

In de realisatieparagraaf van de Nota Ruimte heeft het kabinet onder meer aangegeven welke nationale ruimtelijke belangen het wil verwezenlijken. Daarbij wordt onder meer ingezet op zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden (nationale landschappen en Ecologische Hoofdstructuur) en bescherming van het land tegen overstromingen en wateroverlast.

In de realisatieparagraaf benoemt het kabinet ruim 30 nationale ruimtelijke belangen en de instrumenten om die uit te voeren. Daarvan komt een aantal in de algemene maatregel van bestuur, de AMvB Ruimte. Overigens wordt deze AMvB-bevoegdheid slechts in een beperkt aantal gevallen ingezet. Daarbij is scherp gekeken of er geen sprake is van onnodige dubbeling met sectorale wet- en regelgeving.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provincie Zuid-Holland - Ontwerp Structuurvisie

Op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), die op 1 juli 2008 van kracht werd, dienen gemeenten, provincies en rijk hun beleid neer te leggen in één of meerdere structuurvisies. Meer dan ooit daagt deze wet overheden uit gezamenlijk en actief de ruimtelijke ontwikkeling van ons land ter hand te nemen. Het provinciebestuur heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen. De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Ook de instrumenten die worden ingezet om de doelen te bereiken, komen in deze structuurvisie aan de orde. Het accent ligt op sturing vooraf en op sturing op kwaliteit.

Doelstelling

De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Deze toekomstige ruimtelijke inrichting versterkt de economische concurrentiepositie waarvoor duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid belangrijke pijlers zijn. Een goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus gelegen in een aantrekkelijk landschap en ruimte voor natuur zijn kenmerkend voor de provincie.

Na de consultatiefase is de Ontwerp Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" op 3 november 2009 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Verwachting is dat Provinciale Staten de Structuurvisie in de loop van 2010 zullen vaststellen.

Provincie Zuid-Holland – Ontwerp Verordening Ruimte

Om het eigen ruimtelijk belang te kunnen uitvoeren, biedt ook de nieuwe Wro een scala aan mogelijkheden. Een groot deel van de gewenste ontwikkelingen zal worden bereikt door goed en gezamenlijk overleg, het inzetten van financiële middelen, stimulerende maatregelen, afspraken en overeenkomsten etc. Voor zover daarmee de gestelde doelen niet of niet volledig kunnen worden bereikt, beschikt elke overheidslaag over eigen wettelijke bevoegdheden en instrumenten. Voor de provincie gaat het daarbij om de mogelijkheid van het vaststellen van inpassingsplannen en projectbesluiten, het toepassen van de coördinatie-regeling, het geven van een pro-actieve of reactieve aanwijzing en het vaststellen van een provinciale verordening (algemene regels als bedoeld in artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening).

In de bij de provinciale structuurvisie behorende uitvoeringsstrategie is aangegeven hoe de provincie zich de inzet van die instrumenten voorstelt. Voor een aantal belangen is daarbij geconstateerd dat doorwerking en borging het beste via het instrument van de provinciale verordening kan plaatsvinden. Het gaat daarbij met name om zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben). Daarnaast is het zo dat om een aantal provinciale belangen via een provinciale verordening gestalte te kunnen geven, op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook bekend als de AMvB Ruimte – zie hierboven) een aantal nationale belangen niet alleen rechtstreeks, maar ook via de provinciale verordening moeten doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen. Ook de Ontwerp Verordening Ruimte is na een consultatiefase op 3 november 2009 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het RR2020 is twee plannen in één: een streekplan en een regionaal structuurplan. Beide vloeien voort uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Een streekplan is het document waarin de provincie haar ruimtelijk beleid voor (een deel van) het grondgebied vastlegt. Een regionaal structuurplan is verplicht voor de Kaderwetgebieden. De Stadsregio Rotterdam is zo'n Kaderwetgebied. Zowel streekplan als structuurplan zijn tien jaar geldig. Het RR2020 is in de plaats gekomen van het Streekplan Rijnmond uit 1996 en vastgesteld door respectievelijk Provinciale Staten van Zuid-Holland op 12 oktober 2005 als streekplan en op 9 november 2005 door de regioraad van de stadsregio Rotterdam als regionaal structuurplan. De ruimtelijke keuzes in het RR2020 worden pas juridisch bindend voor burgers en private partijen als ze zijn overgenomen en uitgewerkt in de bestemmingsplannen van de gemeente. De kern van het RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Vertaald naar een drietal hoofddoelstellingen betekent dit dat geïnvesteerd moet worden in het verbeteren van de kwaliteit van woon- en leefomgeving, het versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit, zodanig dat de sociale samenhang toeneemt.

Het RR2020 schetst het gewenste toekomstbeeld in de vorm van keuzes op hoofdlijnen, maar dient tevens als handleiding voor het daadwerkelijk organiseren

van vernieuwing. Het plan schetst een noodzakelijke trendbreuk in wonen en economie voor de regio. Aan de hand van tien voorstellen, waarvan vijf gericht op geografische gebieden, wordt de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de regio op een hoog ambitieniveau beschreven. De tien bevatten kernaanbevelingen en voorzien in zowel de behoefte aan een krachtige ruimtelijk-economische structuurversterking als in een belangrijke kwaliteitsverbetering van het woon- en werkmilieu.

Evenals in het Streekplan Rijnmond, Interim-Beleidsnota 1996 is het plangebied in het Ontwerp-RR2020 aangeduid als "stads- en dorpsgebied". Ofwel, "Aaneengesloten bebouwd gebied, met als hoofdfunctie wonen, maar waarin ook functies voorkomen als bedrijvigheid, (soms grootschalige) kantoorconcentraties en andere stedelijke voorzieningen waaronder ook stedelijk groen en water". In de gebieden die onder meer zijn aangeduid als "stads- en dorpsgebied" mag verstedelijking plaatsvinden. Bij verstedelijking gaat het om het oprichten van bouwwerken ten behoeve van woongelegenheid, werkgelegenheid en daarbij horende stedelijke voorzieningen (winkels, onderwijs, cultuur, vermaak, sportvelden e.d.). Daarnaast is het beleid gericht op een proactieve aanpak van de milieuproblematiek. Hierbij staan de milieunormen, de kwaliteit van het milieu en de doelen voor gezondheid en veiligheid centraal. Op de Plankaart RR2020 is een deel van het plangebied Stadshart tevens aangeduid als (potentieel) Beschermd Stadsgezicht respectievelijk Bebouwingslint met cultuurhistorische waarde.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Stadsvisie Vlaardingen "Koers op 2020"

De Stadsvisie Vlaardingen "Koers op 2020" is op 10 februari 2000 door de raad vastgesteld en zal als algemeen beleids- en toetsingskader voor de ontwikkelingsrichting van de stad in de periode tot 2020 dienen. Vlaardingen koerst in algemene zin op een "ongedeelde stad" door het voorkomen van maatschappelijke uitsluiting en het vergroten van de ruimtelijke en sociale samenhang in de stad.

3.3.2 Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020

In aansluiting op de eerdergenoemde Stadsvisie Vlaardingen en als uitwerking daarvan is een structuurschets opgesteld. De "Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020" is op 1 oktober 2003 door de gemeenteraad van Vlaardingen vastgesteld.

De Structuurschets geeft aan welke toekomst voor de stad wenselijk en mogelijk is vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening en geeft de hoofdlijnen hiervan weer. De structuurschets is verder van belang om nieuwe projecten gericht te kunnen uitvoeren en om een duidelijke koers te varen in de talrijke regionale opgaven. Dit geldt niet alleen voor de planmatige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente zelf, maar ook voor de inbreng van Vlaardingen bij de regionale planvorming. Vooralsnog fungeert de structuurschets als toetsingskader voor toekomstige planvorming en programmavorming, zowel gebiedsgericht als sectoraal. Op tal van

plaatsen zijn functieverandering en herstructurering aan de orde. Tegelijk verdient het beheer de nodige aandacht.

Belangrijke doelstellingen zijn onder meer:

- versterken van de stedelijke groenstructuur;
- herwaarderen van de cultuurhistorie;
- vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur;
- stabilisatie en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid.

Deze doelstellingen zijn gebiedsgericht uitgewerkt.

Met betrekking tot deze gebiedsgerichte uitwerking zegt de Structuurschets ten aanzien van het centrum onder meer het volgende:

“Het centrum is het kloppende hart van Vlaardingen, gedragen door de ambiance van een monumentale stadskern. Functiemenging is hier een historisch gegroeid gegeven. Het Stadshart is woon-, werk-, winkel- en uitgaansgebied tegelijk. De kwalitatieve uitstraling van het winkelgebied en van het historische stadshart, inclusief de kwaliteit en staat van onderhoud van de bebouwing, laat echter te wensen over. Dit houdt een opgave in om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor eigen bewoners, bezoekers en toeristen. De bereikbaarheid en ambiance dienen ook op lange termijn veiliggesteld te worden en het cultuurhistorisch erfgoed verdient een herwaardering.

Het drukbezochte gedeelte van de stad vereist een intensief beheer.

Uitgangspunt bij de aanpak is de karakteristieke functiemenging in een compacte, kleinschalige structuur. De belevingswaarde vanaf de straat wordt verbeterd, vooral voor voetgangers. Ook zal de kwaliteit van het wonen in de binnenstad versterkt worden en moet er plaats blijven voor ‘groene pleinen’, als openbare ontmoetingsplaatsen in de binnenstad.

Daarnaast is ook bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum een punt van aandacht. Er rijdt nog te veel doorgaand verkeer door het centrum. Voor het bestemmingsverkeer zijn de toegangen naar de binnenstad niet altijd voldoende herkenbaar en het parkeren levert problemen op. Bezoekers parkeren meer op straat dan in de garages en bewoners hebben vooral 's nachts moeite om een plek te vinden. Het parkeerbeleid voor het centrum heeft de bedoeling om de parkeermogelijkheden voor bezoekers, leveranciers en bewoners beter in balans te brengen en de kwaliteit van het openbaar gebied te verbeteren. Meervoudig ruimtegebruik is daarbij het uitgangspunt. Parkeren moet in de toekomst meer inpandig of ondergronds plaatsvinden. Zo kunnen ook de voetgangersroutes weer aantrekkelijker worden”.

3.3.3 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005 – 2015

Kwaliteit in Bereikbaarheid

Verkeer en vervoer leggen een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. Het huidige verkeersbeeld in Vlaardingen is positief en wordt ook als zodanig beoordeeld door meer dan de helft van de bevolking. De gemeente wil deze positieve situatie voor de periode tot 2015 vasthouden en waar mogelijk versterken. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2005 - 2015, door de gemeenteraad

vastgesteld op 16 maart 2005, wil daarvoor bestaande knelpunten aanpakken en, als uitwerking van de Ruimtelijke Structuurschets, bijdragen aan de ruimtelijke ambities van de stad. Primair wordt daarvoor in het GVVP ingezet op het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer, waarbij het gemeentebestuur zich realiseert dat een voortgaande groei van de automobilititeit onafwendbaar is.

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

- 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);
- goede regioverbindingen;
- prettige en veilige winkelmogelijkheden in het stadshart (voetgangersgebied).

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebieds-ontsluitingswegen (50 km/uur-wegen). Waar mogelijk worden langzaam- en snelverkeer van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen (zoals in de vorm van 30 km/uur-zones).

Naast hiervoor bedoelde infrastructuur moet ook ruimte worden gereserveerd voor de verbindende en ontsluitende regionale fietsroutes. Per bestemmingsplangebied kan de ruimteclaim voor verkeer en vervoer worden uitgewerkt. Daarbij moet verwezen worden naar de parkeernormen die in het verlengde van de parkeernota zijn opgesteld en de fietsnormen die in het verlengde van het GVVP zijn ontwikkeld. Rekening houdend met de groei van de automobilititeit zal de gemeente de maatschappelijke kosten doorberekenen aan de gebruiker. Gezien haar mogelijkheden zal dit gerealiseerd worden in het parkeerbeleid.

3.3.4 Nota Parkeerbeleid 2008

Doelstelling van de nota is dat er een evenwichtige verdeling op maat moet zijn tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoermiddelen. Met deze doelstelling van het Vlaardingse parkeerbeleid wordt nagestreefd dat verschillende doelgroepen in Vlaardingen op redelijke afstand van de bestemmingen kunnen parkeren of dat goede alternatieve vervoermiddelen worden geboden. De parkeernormen zijn vastgelegd in de Parkeernota die door de raad is vastgesteld. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. Volgens de bijbehorende gebiedsindeling behoort het plangebied Stadshart tot het deelgebied Stadshart+, dat wil zeggen oostwaarts inclusief enkele sectoren van Oostwijk-Midden (Schiedamseweg).

Op basis van de in de Parkeernota vastgelegde beleidskaders is het parkeerbeleid de afgelopen jaren uitgevoerd. Onder invloed van een veranderende parkeersituatie in Vlaardingen en nieuwe inzichten en wensen ten aanzien van het organiseren van het parkeren is in 2006 een proces tot bijsturing van het parkeerbeleid in gang gezet. Laatste fase in dit proces was het opstellen van de Parkeernota Vlaardingen 2008 – 2011. Gezien de doelstelling van het parkeerbeleid heeft de gemeenteraad 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 opgezaagd;
- 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.

3.3.5 Actieplan Wonen

Het Actieplan Wonen is een uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp “wonen” en is in februari 2008 ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. De Woonvisie richt zich op acties op de huidige woningmarkt binnen de kaders van het collegeprogramma (coalitieakkoord 2006 – 2010) om zo de ambitie van de Stadsvisie te helpen realiseren. In het collegeprogramma wordt gekozen voor een evenwichtig woningbouw- en woonbeleid, zodat Vlaardingen voor iedereen een aantrekkelijke woonstad wordt. Om dit te bereiken scheidt het Actieplan Wonen voorwaarden voor corporaties en ontwikkelaars om meer aan te sluiten bij de vraag van de consument, om zo selectieve migratie tegen te gaan en de bevolkingsomvang op een aanvaardbaar peil te houden. Een verdere ambitie is het economisch draagvlak voor winkels, scholen en andere voorzieningen te verbeteren. Er dient echter rekening te worden gehouden met een dalende bevolkingsomvang. Vlaardingen werkt daarbij aan de volgende doelen:

- Het maken van een kwaliteitsslag, waardoor de toekomstwaarde van woningen in de bestaande woningvoorraad wordt verbeterd (ingrijpende verbetering/renovatie);
- Vraag en aanbod beter op elkaar afstemmen (goed woningaanbod in gewenst woonmilieu en leefstijlen);
- Doorstroming te bevorderen door met name nieuwbouw te realiseren en de betaalbaarheid tussen de grens bereikbaar en middeldure huur- of koopwoningen te verbeteren;
- Woongenot te vergroten (sociale woonomgeving/voorzieningen);
- Bijdrage leveren aan het verbeteren van de positie van de huidige bewoners;
- Meer evenwichtige bevolkingsopbouw realiseren.

Kwaliteitsambities

De gemeente streeft daarbij naar kwaliteit in bouwen op het gebied van veiligheid, duurzaamheid en toegankelijkheid voor ouderen en minder validen (Nationaal pakket Duurzaam Bouwen en Nationaal pakket Duurzame Stedenbouw, Handboek voor Toegankelijkheid en Nationaal keurmerk veilig wonen).

Gebiedsgerichte uitwerking

Gezien de omvang en complexiteit van het Actieplan is door het college voorgesteld de uitvoering ervan gebiedsgericht aan te pakken. Per gebied wordt een programma opgesteld, waarin een samenhangend geheel van projecten en lijnactiviteiten is opgenomen, om zo de ambities op het gebied van woningbouw en woonomgeving (de fysieke en sociale componenten) in samenhang te sturen. Eén en ander moet leiden tot gebiedsafspraken over de samenwerking tussen partijen (gemeente, corporaties, projectontwikkelaars en vertegenwoordiging

bewoners en andere sectoren zoals bedrijven, zorginstellingen). In die gebiedsafspraken worden ambities, prestaties en investeringen vastgelegd. Dit sluit goed aan op de plannen van de Stadsregio Rotterdam om de Verstedelijkingsafspraken (en de daaraan gekoppelde ISV-gelden) gebiedsgericht in te zetten.

In de aanzet tot een gebiedsgerichte uitwerking voor wat betreft het Centrumgebied (februari 2009) is onder meer het volgende aangegeven.

Maatregelen om het imago van Vlaardingen te verbeteren zijn hard nodig, wil de stad de concurrentieslag op het gebied van wonen met omringende steden in Rijnmond niet verliezen. Kansen liggen in het Centrumgebied van Vlaardingen. De kracht van het historisch erfgoed wordt echter te weinig benut. Het Centrumgebied, met name de binnenstad en het historisch deel, is het visitekaartje van Vlaardingen. Dit gebied is sterk bepalend voor de slaagkans van het Actieplan Wonen. Het opwaarderen van het Centrumgebied is een vestigingsvoorwaarde voor koopkrachtige bewoners. De wijken van Vlaardingen hebben een sterk Centrumgebied nodig om aantrekkelijk te blijven. De opgave voor het Stadshart in het kader van het Actieplan Wonen berust op de volgende 4 pijlers:

1. Aantrekken en behouden van levenslustige Vlaardingers;
2. Verbeteren van de centrumfunctie;
3. Wijkaanpak Stadshart;
4. Bouwen met bewoners.

Specifiek

Een serieuze aanpak om de aantrekkelijkheid te vergroten is al in gang gezet met de vitalisering van de binnenstad, in welk kader een aantal grootschalige ingrepen nader moeten worden uitgewerkt (zie tevens Visie Vitalisering Binnenstad, Op weg naar 2020).

Voorbeelden:

- het verbinden van het oude deel van de stad met het Liesveld;
- afscheid nemen van het Liesveldviaduct als autoweg (tevens herinrichten), alsmede het autovrij maken van de Havenbrug;
- een nieuwe parkeergarage realiseren op de kop van de Schiedamseweg.

Wonen

In het Stadshart is het rustig wonen. De bewoners zijn over het algemeen tevreden, maar het sociaal zwakke gebied is een zorgelijk deel en verdient aandacht. In het Stadshart wordt een aantal maatregelen voorgesteld, waarvan de belangrijkste de aanpak van het blok Cronjéstraat en Patrimoniumstraat is. De woningen van beide corporaties in dit gebied zijn verouderd en dienen te worden vervangen. De plek is een uitstekende plaats voor de huisvesting van oudere Vlaardingers. Gedacht wordt aan gecombineerde hoog- en laagbouw.

Een andere ontwikkeling binnen het plangebied Stadshart betreft de locatie hoek Afrol / Gedempte Biersloot. Hier komt vervangende nieuwbouw voor basisschool Het Palet, waarbij tevens een aantal woningen zal worden gerealiseerd.

3.3.6 Coalitieakkoord 2006 – 2010: Vitalisering Binnenstad

Directe aanleiding voor de aanpak van de Vitalisering Vlaardingse binnenstad is de volgende zinsnede uit het coalitieakkoord 2006 – 2010: ·

“Voor de binnenstad geldt dat het noodzakelijk is om op een andere manier in te grijpen dan tot nu toe is gebeurd, anders redt de binnenstad het niet. In nauwe samenwerking met de ondernemers moet van het centrum weer echt het kloppend hart van de stad worden gemaakt.”

Daarop volgend heeft het college van B & W opdracht gegeven een praktisch en uitvoeringsgericht plan van aanpak te schrijven voor de binnenstad met als doelstellingen:

- opstellen van een visie, gezamenlijk gedragen door gemeente en bedrijfsleven, en prioriteitsstelling ten aanzien van de binnenstad en uitwerken van een hieruit volgend actieprogramma;
- neerzetten van een goede organisatie, die zorgt voor samenhang, coördinatie en daadkracht.

Dit heeft geresulteerd in onder meer de volgende beleidsstukken:

- Startnotitie Vitalisering Binnenstad, een Verkenning (juli 2007);
- Binnenstadsagenda 2007: op weg naar een bruisender binnenstad (concept-eindrapportage BRO, 11 juni 2007);
- Ruimtelijke Visie Vlaardingen (Stadshart), mRO – juli 2007, Voorbereiding op het bestemmingsplan Stadshart.

3.3.7 Visie: Vitalisering Binnenstad, op weg naar 2020

Als onderdeel van bovengenoemde opdracht en voortbordurend op de reeds aanwezige beleidsstukken, is vanaf begin 2008 intensief gewerkt aan het opstellen van een toekomstvisie voor de binnenstad. De visie is ontwikkeld in samenwerking met ondernemers en bewoners. Voor de vitalisering van de binnenstad zijn werkgroepen geformeerd waarin raadsleden, ondernemers en bewoners zitting hadden. Een ruwe visie op basis van de input vanuit de gemeentelijke organisatie, de bewoners en de ondernemers is in juni 2008 door B&W vastgesteld en vervolgens in oktober 2008 gepresenteerd in de raadscommissie.

Als laatste stap in dit proces volgde de concrete uitwerking, neergelegd in een visiedocument, dat omstreeks maart 2009 was voltooid. Na instemming met de visie door B&W volgde nog bespreking in raadscommissie en vervolgens in de gemeenteraad. Tot slot wordt na behandeling in de gemeenteraad nog een inspraakbijeenkomst georganiseerd.

In het visiedocument wordt na een korte analyse van de huidige situatie van de Vlaardingse binnenstad, de toekomstvisie voor de binnenstad – het doorzicht naar 2020 – beschreven op basis van een aantal kernwoorden als ‘beeldkwaliteit’, het ‘kernwinkelgebied’, ‘autoluwe binnenstad’, ‘bereikbaarheid’, alsmede ‘parkeren’. Voorts is gekeken op welke plekken attractoren nodig zijn, onderdelen die de binnenstad nog aantrekkelijker kunnen maken om er te komen winkelen, recreëren of te wonen.

In het laatste hoofdstuk wordt per onderdeel dieper ingegaan op de visie.

De volgende vijf onderdelen worden daarin nader belicht: detailhandel, horeca, wonen, kunst, cultuur en historie en verkeer en bereikbaarheid. Genoemde vijf onderdelen zijn bepalend voor de ontwikkeling van de binnenstad in 2020.

1. *Detailhandel: compact, compleet en comfortabel.*

In de binnenstad wordt een kernwinkelgebied onderscheiden met daaromheen een aanloopgebied. De nadruk ligt hierbij op het kernwinkelgebied. Middels het bestemmingsplan zal worden bepaald in welke gebieden alleen winkels worden toegestaan (kernwinkelgebied) en waar functiemenging op de begane grond is toegestaan (aanloopstraten).

2. *Horeca: de Vlaardingse binnenstad bruist.*

Horeca ondersteunt het detailhandelsnetwerk. Terrassen geven daarbij levendigheid en zijn attractoren. De combinatie van aanwezige historie en levendigheid van de horecavestigingen maken de Westhavenplaats / gebied rond de Visbank tot een aantrekkelijk gebied in de binnenstad. Deze plek vormt tevens de oostelijke entree tot de binnenstad.

3. *Wonen: aangenaam wonen in een levendige binnenstad.*

In 2020 zal de binnenstad een centrumstedelijk woonmilieu kennen. De Hoogstraat is daarin een woon- en winkelstraat, waar detailhandel wordt gecombineerd met wonen. In het kernwinkeldeel is dit wonen boven winkels en in het entreedeel is dit een functiemenging met detailhandel, dienstverlening en horeca.

4. *Kunst, cultuur en historie: Vlaardingen verrast!*

Aandacht voor goed op elkaar afgestemde, kwalitatief goede evenementen, passend bij Vlaardingen. Door de rijke historie is het centrum in feite één archeologische vindplaats. Archeologie draagt bij aan het historisch besef, maar mag geen ontwikkelingen belemmeren. Het oostelijk gedeelte van het Stadshart, zijnde de historische ruggegraatstructuur (Hoogstraat, Markt, Maassluissedijk) valt in zijn geheel binnen het inmiddels aangewezen beschermde stadsgezicht.

5. *Verkeer en bereikbaarheid: een afgestemd vervoersnetwerk en optimaal parkeren.*

Het centrum is voor een groot deel autoluw. Het instellen van éénrichtingsverkeer draagt verder bij aan de totstandkoming van een aangenamer verblijfsgebied en winkelcircuit. De Blokmakersplaats en de Westhavenkade krijgen een kwaliteitsimpuls indien er op deze plekken geen doorgaand verkeer meer is (alleen nog Openbaar Vervoer via het Liesveldviaduct). Bereikbaarheid en parkeren moeten optimaal worden afgestemd op bewoners en bezoekers. Bezoekers moeten bij voorkeur kunnen parkeren in parkeergarages.

De Visie Vitalisering Binnenstad is het vertrekpunt en de onderlegger voor het bestemmingsplan, waarin één en ander verder wordt uitgewerkt en vastgelegd. De visie is in oktober 2009 door de raad vastgesteld.

3.3.8 Overig relevant gemeentelijk beleid

Detailhandelsnota 2007-2012, de winkelstructuur in Vlaardingen

(gemeente Vlaardingen, juli 2007)

De Detailhandelsnota 2007-2012 is geschreven om het gemeentelijk beleid met betrekking tot de detailhandel in Vlaardingen vast te leggen. Centrale doelstelling van het detailhandelsbeleid:

“Versterken van de ruimtelijke en economische kwaliteit van de winkelcentra om de koopkrachtbinding aan Vlaardingen te waarborgen”.

Het beleid is gebaseerd op een cijfermatige analyse van de detailhandel in de stad, overleg met betrokken ondernemers en ambtenaren en beleidskeuzes die het bestuur op basis daarvan heeft gemaakt. De lokale ondernemers en hun organisaties zijn nadrukkelijk bij dit proces betrokken. In de nota zijn ook verbanden gelegd met het rijks- en provinciaal beleid, bijvoorbeeld op het gebied van binnenstadsmanagement en parkeren, evenals met bestemmingsplannen. De Nota beperkt zich tot hoofdlijnen en fungeert als bouwsteen bij het opstellen van bestemmingsplannen en als toetsingskader bij uitbreidings- en nieuwbouwplannen van ondernemers. Uit de analyse blijkt onder meer - volgens de Structuurvisie Detailhandel 2007, provincie Zuid-Holland – dat Vlaardingen het 4^e koopcentrum van de regio Rijnmond is en dat het goed functioneert. Dat betekent niet dat geen verbetering mogelijk of noodzakelijk is. Van de Vlaardingse winkelcentra is de positie van het Centrum bijvoorbeeld minder sterk dan die van wijkwinkelcentrum De Loper (Holy). Vooral de koopkrachtbinding aan de winkelcentra, daar waar het betreft niet-dagelijkse aankopen, is verminderd. Op basis van de cijfermatige analyse is er de komende jaren nauwelijks of geen ruimte voor uitbreiding van het aanbod aan niet-dagelijkse goederen. In de sector van dagelijkse aankopen kent Vlaardingen een bovengemiddeld groot aanbod dat goed functioneert en in de afgelopen periode nog een gestage groei heeft doorgemaakt, vooral in het hoofdwinkelcentrum en De Loper. Voor het aanbod aan dagelijkse goederen is er de komende jaren nog enige uitbreiding mogelijk: ongeveer 1.500 tot 2.500 m² winkelvloeroppervlak (voor Vlaardingen als geheel).

Uitgangspunten detailhandelsbeleid

Belangrijkste uitgangspunt is dat de gemeente in haar detailhandelsbeleid de vraag van de consument leidend laat zijn. De gemeente creëert stimulerende randvoorwaarden en grijpt slechts in in de werking van de markt als daar goede redenen voor zijn. Waar de consument volgens het uitgevoerde onderzoek behoefte aan heeft, is meer kwaliteit in de winkelcentra. Dit laatste geldt zeker voor het hoofdwinkelcentrum.

De centrale doelstelling wordt gerealiseerd in compacte, complete en comfortabele winkelcentra. De gemeente kiest daarbij voor een fijnmazige winkelstructuur en hiërarchie. In die structuur en hiërarchie wordt de functie van het hoofdwinkelcentrum aangeduid voor recreatief winkelen en dagelijkse boodschappen.

De voornaamste beleidsconclusies en ontwikkelingsrichting voor het hoofdwinkelcentrum luiden als volgt:

“Het hoofdwinkelcentrum (Stadshart) functioneert redelijk, maar de positie is in de afgelopen periode verslechterd. Uitbreiding van het aanbod is niet aan de orde. Verbetering van de kwaliteit van het aanbod en van de winkelomgeving (sfeer, parkeren, horeca, evenementen) is gewenst om de aantrekkingskracht van het hoofdwinkelcentrum te vergroten. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar het Veerplein en de ingezette leisure-ontwikkeling in het pand daar. Een bijzondere rol is weggelegd voor de aanloopstraten, die het specifieke karakter van het hoofdwinkelcentrum bepalen. Deze straten maken het onderscheid met vergelijkbare winkelcentra in andere middelgrote gemeenten. Versterking van deze straten met karakteristieke winkels en verbetering van de verbinding tussen de aanloopstraten, de historische stad en het kernwinkelgebied vergroten de aantrekkingskracht van het hoofdwinkelcentrum. De versterking van het hoofdwinkelcentrum moet voortvarend worden opgepakt door een vorm van binnenstadsmanagement, in samenwerking met winkeliers en hun organisaties”.

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 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 – Koningin Wilhelminahaven).

Een eis die aan de te verlenen vergunning wordt gesteld is dat het bedrijf past in het bestemmingsplan. Het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid hierbij is dat seksinrichtingen strijdig zijn met alle geldende bestemmingsplannen. Met betrekking tot de bestaande seksinrichting geldt ten aanzien van deze bepaling een overgangsregeling. Bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen en het aanpassen van vigerende bestemmingsplannen wordt de komst van nieuwe seksinrichtingen expliciet uitgesloten. Gegeven echter de algemene bepaling in artikel 7.10 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, “Het is verboden gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met een bestemmingsplan

enz. ... " , is het niet langer noodzakelijk dit specifiek op te nemen in de bepalingen van het bestemmingsplan.

Beeldkwaliteitplan Hoogstraat

De binnenstad van Vlaardingen bestaat uit twee verschillende delen: een modern en een historisch deel, die elkaar goed kunnen aanvullen. In het moderne deel bij het Liesveld zijn veelal de grote winkelketens gevestigd. Het historische deel met kleinere winkels en horeca is gelegen rondom de haven en de Hoogstraat. Met deze combinatie onderscheidt Vlaardingen zich van andere steden.

De gemeente Vlaardingen is bezig met de Vitalisering Binnenstad Vlaardingen. Het doel van de vitalisering is meer bezoekers naar de binnenstad te trekken en er zo voor te zorgen dat de bezoekers er ook langer verblijven. De visie voor de binnenstad in 2020 is ontwikkeld in samenwerking met ondernemers en bewoners (zie hiervoor ad. 3.5. Visie, Vitalisering Binnenstad).

De Hoogstraat is de plek waar Vlaardingen is ontstaan. Inmiddels is de straat gebaat bij een verbetering van de uitstraling. Die kan worden bewerkstelligd door aandacht te besteden aan: luifels, reclame-uitingen, uitstallingen, graffiti, rolluiken, dichtgezette etalageramen, dichtgezette stegen, zonweringen en vlaggen, kabels en leidingen. De winkelpuien hebben qua vormgeving en materiaalgebruik vaak geen relatie met de bovenliggende gevel. Door de aanwezigheid van luifels wordt dit euvel vaak versterkt.

In de Welstandsnota d.d. 30 juni 2004 staat dat de Hoogstraat behoort tot een centrumgebied-historische stad. Hieraan liggen geen beeldkwaliteitplan en gebiedscriteria ten grondslag. De gebiedscriteria voor de Hoogstraat kunnen onderdeel worden van een nog op te stellen beeldkwaliteitplan voor het gehele centrumgebied-historische stad. In het Beeldkwaliteitplan staat een beschrijving van de sfeer voor de Hoogstraat, ondersteund met beeldmateriaal. Hierbij wordt alleen gekeken naar de bebouwing, de wanden van de openbare ruimte. Het gewenste beeld van de Hoogstraat is gevarieerd, zoals dat ook door de jaren heen is gegroeid. De Hoogstraat moet niet terug naar één tijdperiode.

Het uitgangspunt is de nog vaak gave gevel van de verdieping. Het ontwerp voor de begane grond moet hierop zijn afgestemd qua vormgeving, materiaal en kleur. In het Beeldkwaliteitplan wordt een sfeer geschetst, waaraan geen juridische status verbonden is. Het beoogt een voorbeeldwerking te hebben. Het nieuwe Beeldkwaliteitplan zal als zodanig worden opgenomen in de Welstandsnota.

3.3.9 Horecabeleid

Horeca is van groot belang voor Vlaardingen. De horeca bepaalt mede de sfeer in de stad en kan een bijdrage leveren aan een levendige, aantrekkelijke en sociaal veilige stad. Daarnaast kan de horeca van belang zijn voor andere voorzieningen, bijvoorbeeld op het gebied van detailhandel, dienstverlening, cultuur en recreatie. Met name in de binnenstad streeft het gemeentebestuur naar een goede balans tussen de verschillende functies: een maximum aan sfeer en levendigheid en een minimum aan overlast.

In 2005 is reeds nieuw horecabeleid geformuleerd met de Nota Horecabeleid (2 juni 2005), omdat ook toen de gemeente Vlaardingen de ambitie etaleerde zich in te willen zetten voor een attractieve horeca in de stad. Genoemd beleid is tot stand gebracht in overleg met de diverse partijen (o.m. Koninklijke Horeca Nederland en

politie). Afgelopen jaren lag de nadruk in Vlaardingen op het terugdringen van de overlast die horeca kan veroorzaken. Een beleid van regelgeving en striktere handhaving heeft een positief effect gehad. Daardoor is er nu meer ruimte om naar de positieve aspecten van de horeca te kijken en naar de mogelijkheden om die aspecten nog beter tot uitdrukking te brengen, in het belang van de horecaondernemer én de stad Vlaardingen.

Het bestemmingsplan is aan te merken als één van de belangrijkste sturingsinstrumenten. Horeca-activiteiten zijn in principe alleen toegestaan in panden en op locaties die daarvoor in de bestemmingsplannen van de gemeente zijn aangewezen. Op een locatie die daarvoor niet bestemd is, kan een horecagelegenheid zich alleen vestigen als het bevoegd gezag hiervoor een afwijking verleent óf als het bestemmingsplan kan worden gewijzigd.

De gemeente Vlaardingen heeft de wens om de economie van de stad te versterken. Daarom wil het gemeentebestuur ook aan de horecasector de nodige ontwikkelingsruimte bieden. Daarbij is van belang dat ontwikkelingen juist daar plaatsvinden waar ze het meest wenselijk zijn.

De uitgangspunten voor het horecabeleid kunnen worden vertaald in vier ambities:

1. *Een gevarieerd aanbod van goede kwaliteit – herkenbare stedelijke horeca als een van de aantrekkelijke aspecten van de stad;*
2. *Een goede kwaliteit van de buitenruimte – herkenbaarheid en bereikbaarheid van locaties waardoor de horeca kan floreren;*
3. *Horeca in de nabijheid van andere stedelijke functies – mogelijkheid tot wederzijdse versterking benutten;*
4. *Een evenwichtige afweging van belangen.*

Bij de laatste speelt vooral dat groei van de horeca niet plaats mag vinden tegen elke prijs. Andere belangen, zoals een aantrekkelijk woonklimaat of een rustige omgeving, moeten ook worden afgewogen. In principe mag de horeca niet leiden tot een hinderlijke verstoring van de overige functies (zoals wonen en werken). Beperking van hinder moet steeds het uitgangspunt zijn, zonder op voorhand de horeca te verbieden of ontwikkeling onmogelijk te maken. Om de invloed op het leefklimaat inzichtelijk te maken, hanteert de gemeente een onderscheid naar type horeca (dag/avond/nacht). Deze categorie-indeling (van licht naar zwaar) wordt tevens vastgelegd in het begrippenkader behorend bij de voorschriften van dit bestemmingsplan.

Het geactualiseerde horecabeleid is op 19 oktober 2010 vastgesteld. Hiervoor is een



*Bestaande Horeca in het plangebied
Bron: Google, bewerking mRO*

praktisch hanteerbare en actuele typering c.q. categorie-indeling een belangrijk hulpmiddel. In dit bestemmingsplan wordt de volgende categorie-indeling voor de horeca gehanteerd:

Categorie 1 Lichte horeca / dagzaken

Deze categorie omvat de winkelondersteunende horeca, zonder alcoholvergunning. Voornaamste criterium is de Winkeltijdenwet, hetgeen inhoudt maandag tot en met zaterdag geopend tot maximaal 22.00 uur en op koopzondagen. Hierdoor veroorzaken zij slechts beperkte hinder voor omwonenden.

Tot de categorie lichte horeca behoren zaken als een automatiek, broodjeszaak, lunchroom, ijssalon en een traiteur/afhaalcentrum.

Daarbij moet worden opgemerkt dat indien zaken als een ijssalon, traiteur/afhaalcentrum niet beschikken over voorzieningen of faciliteiten om het gekochte voedsel ter plaatse te nuttigen, zij in bestemmingsplan-technische zin niet vallen onder horeca-inrichtingen, maar zijn aan te merken als detailhandel (winkel). Dit laat echter onverlet dat zij dienen te beschikken over een horeca-exploitatievergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Voor bepaalde zaken als een traiteur/afhaalcentrum, ijssalon geldt dat zij wel op zondag geopend mogen zijn, omdat zij vallen onder het vrijstellingenbesluit (artikel 10b van het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet).

Categorie 2 Horeca

Onder deze categorie vallen horeca-inrichtingen waarbij de exploitatie primair is gebaseerd op het verstrekken van maaltijden / eten. Alleen hebben zij of een drank- & horecavergunning zoals bistro, restaurant, eetcafé en/of zijn zij buiten de tijden van de Winkeltijdenwet geopend en hebben een verkeersaantrekkende werking zoals shoarma- en pizzeriazaken. Tevens kunnen zij over een bezorg- of afhaalservice beschikken, waardoor zij aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken. Ook bedrijven / inrichtingen gericht op het verschaffen van logies, al of niet in combinatie met het verstrekken van consumpties en/of drank, vallen onder deze categorie (hotel, pension).

Categorie 3 Middelzware horeca

In deze categorie zitten de horecabedrijven waarbij de exploitatie primair is gebaseerd op het verstrekken van dranken voor gebruik ter plaatse en die voor een goed functioneren ook een gedeelte van de nacht geopend zijn. Daardoor kunnen zij een groter publiek aantrekken en daardoor aanmerkelijke hinder voor de omgeving met zich meebrengen.

Zaken als een (grand)café, bierhuis, biljart- of poolcentrum en een proeflokaal vallen onder deze categorie. (N.B. Echter als het proeflokaal gecombineerd wordt met eten, valt het onder categorie 2).

Categorie 4 Zware horeca

Met zware horeca worden zaken aangeduid die gelet op vloeroppervlakte veel bezoekers hebben en waar geluid een belangrijk onderdeel is van de bedrijfsvoering.

Hieronder vallen zaken als zalenverhuur / partycentrum (regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek, dansevenementen), dancing / discotheek, bar/nachtclub en een

casino of amusementscentrum (met horeca). De laatste is onder de zware horeca geplaatst gelet op de bijzondere wetgeving waarmee deze te maken heeft.

Een bijzondere categorie is de zogenaamde paracommerciële horeca. Als zodanig is deze niet in de categorie-indeling voor dit bestemmingsplan opgenomen, aangezien zij niet als zodanig worden aangeduid in het bestemmingsplan. Doorgaans vallen zij onder de bestemming maatschappelijke doeleinden of sport. Te denken valt hierbij aan onder meer: sportkantines, sociaal-culturele en educatieve instellingen en instellingen van levensbeschouwelijke of godsdienstige aard.

Voorts dient hier nog te worden vermeld de "coffeeshop". De coffeeshop is een alcoholvrije inrichting waarin de kleinschalige verkoop van cannabisproducten wordt gedoogd, al of niet voor gebruik ter plaatse. Aan de vestiging van een coffeeshop en ook het verlenen van een exploitatievergunning wordt een aantal specifieke eisen gesteld.

De volgende toetsingscriteria worden daarbij gehanteerd:

- Geen vestiging van een coffeeshop binnen een afstand van 150 meter van een bestaand verkooppunt van softdrugs, om te voorkomen dat een concentratie van coffeeshops ontstaat;
- Coffeeshops worden alleen toegestaan in bestaande horecapanden. Er worden ten behoeve van coffeeshops geen procedures gevolgd voor vrijstelling van een bestemmingsplan;
- Geen coffeeshops in specifieke woonbuurten waar aantasting van de woon- en leefomgeving zich eerder manifesteert;
- Geen coffeeshops binnen een afstand van 250 meter van scholen, club- en buurthuizen, jongerencentra en andere jeugdinstellingen.

Het aantal coffeeshops in Vlaardingen is vastgesteld op drie; meer vestigingen worden niet toegelaten (Nota "Cannabis en coffeeshops in Vlaardingen" – 1997). Binnen de grenzen van het plangebied Stadshart bevindt zich één coffeeshop (Hoogstraat 62), welke op de plankaart specifiek is aangeduid.

4. PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

Op basis van de inventarisatie en analyse uit de voorgaande hoofdstukken zijn vanuit verschillende invalshoeken uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd die in dit bestemmingsplan hun beslag krijgen.

4.2 Nieuwe ontwikkelingen

Veerplein 134 (voormalig V&D pand)

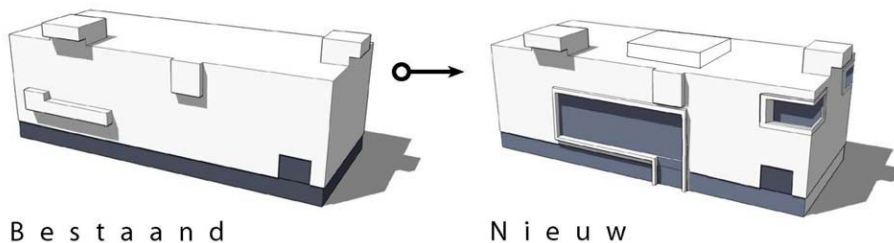
De begane grond van het pand is momenteel in gebruik als winkel/ detailhandel (4 vestigingen). Beoogd wordt een Leisureconcept waarin een aantal nieuwe voorzieningen wordt ondergebracht. Het gaat om een bioscoop met zes bioscoopzalen, een amusementscentrum, een grand café en een fitnesscenter. De zes bioscoopzalen zullen plaats bieden voor in totaal ruim 900 bezoekers. De oppervlakte van het amusementscentrum zal



Overzichtsfoto van het Veerplein (bron: Bing Maps)

750 tot maximaal 900 m² bedragen, exclusief kantoorruimten. Het grand café krijgt een oppervlakte van ten hoogste 300 m² b.v.o. Het fitnesscentrum kent een totaaloppervlakte van 1400 m², verdeeld over twee etages. Het huidige gebouw zal worden getransformeerd naar een open en transparant gebouw, waarin de bioscoopfunctie een blikvanger wordt van het Veerplein. Door deze verandering van het gebouw en de toevoeging van grote glazen gevels, zal er een sfeer van openheid worden gecreëerd, zodat het verblijf aan het Veerplein een aangename gelegenheid zal zijn.

Het pand voorziet ook in detailhandel welke voornamelijk op de begane grond en 1e verdieping is gevestigd; deze detailhandel is in de huidige situatie al aanwezig. Het gaat hierbij om een vestiging van de HEMA, Kruidvat, Vögele, Kijkshop en een bloemenwinkel. Het overige deel van het pand zal worden ingevuld met genoemd "leisure-concept", omvattende 6 bioscoopzalen, een amusementscentrum, een bijbehorend horeca-gedeelte / brasserie en een fitnesscentrum.



*Schematische weergave bestaande en nieuwe situatie.
Bron: Kuiper Compagnons BV*

De huidige bestemming van het perceel is "Centrumdoeleinden". In dit bestemmingsplan blijft dit gehandhaafd. Op het pand is een specifieke aanduiding 'cultuur en ontspanning' opgenomen, waarmee het beoogde concept planologisch geregeld wordt.

In navolgende figuren is een sfeerimpressie gegeven van de beoogde transformatie van het gebouw Veerplein 134.



*Sfeerimpressies transformatie Veerplein 134
Bron: Kuiper Compagnons BV*

Stadskantoor – Westnieuwland 6

Een al langer bestaand uitgangspunt van de gemeenteraad van Vlaardingen is, daar waar de medewerkers van de gemeente Vlaardingen thans zijn gehuisvest op 4 lokaties, er één centrale huisvesting tot stand komt. Aanvankelijk was gekozen voor volledige nieuwbouw op de lokatie Westnieuwland 6, waar nu het huidige stadskantoor staat.

Na afronding van het Definitief Ontwerp (DO) voor de nieuwbouw van het stadskantoor is binnen het bestuur van de gemeente een discussie op gang gekomen, één en ander tegen de achtergrond van de financiële situatie, de noodzakelijke bezuinigingen en daarmee samenhangend ook de gewenste omvang van de gemeentelijke organisatie c.q. de gewenste grootte en inhoud van de nieuwe voorziening.

Naar aanleiding hiervan is gekeken of er mogelijke alternatieven zijn voor de huisvesting en is één en ander nader onderzocht.

Gebleken is dat de investeringskosten en exploitatielasten bij vernieuwbouw lager zijn.

Doelstelling is het stadskantoor aan het Westnieuwland op hoog niveau en op duurzame wijze te verbouwen en te vernieuwen, met handhaving van alleen de kelder en de huidige draagconstructie (vloeren en kolommen).

In de structuur van het bestaande gebouw past echter geen kolomvrije publiekshal van enige afmeting. Daarbij levert de huidige L-vorm stedenbouwkundig een onduidelijke restruimte op. Gezocht wordt naar een model waarbij die stedenbouwkundige restruimte wordt ingevuld met een bouwvolume waarin de publiekshal kan worden ondergebracht.

Het bebouwingsvlak op de kaart is zodanig aangepast dat de restruimte in de oksel van de huidige L-vorm wordt opgevuld en er een meer rechthoekig vlak ontstaat.

Aangezien het skelet van het huidige gebouw blijft gehandhaafd, kan worden volstaan met de maximale bouwhoogte (22 m.) volgens het geldende bestemmingsplan Stadshart (1994).

Parkeren

De bestaande situatie rond het parkeren wordt – evenals dat in de nieuwbouwvariant het geval was- gecontinueerd: bezoekers zullen gebruik moeten blijven maken van de tegenover het stadskantoor gelegen parkeergarage.

Voor de medewerkers van de gemeente Vlaardingen wordt een mobiliteitsplan opgesteld, wat gericht zal zijn op het stimuleren van het OV-gebruik en de fiets.

Project 't Palet, Afrol – hoek Gedempte Biersloot

Op de hoek van de Afrol en de Gedempte Biersloot bevindt zich de basisschool 't Palet. Dit gebouw is echter gedateerd en voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd.

Door het schoolbestuur is in samenwerking met de woningcorporatie een nieuw concept ontwikkeld voor deze locatie, dat de volgende elementen omvat:

- een nieuw gebouw voor de basisschool, ten behoeve van de huisvesting van 11 groepen;
- een kindercentrum, met 2 groepen buitenschoolse- en 4 groepen dagopvang;
- 18 zorgappartementen + gezamenlijke ruimten, volgens het concept Steinmetz de Compaan;
- 10 woonappartementen (huur).

Het project wordt al geruime tijd voorbereid en bevindt zich momenteel in de fase van bouwaanvraag 1^e fase.

Het project past binnen de bestuurlijke en stedenbouwkundige visie op het centrum van Vlaardingen. Het plan voorziet in een stedelijke invulling van de locatie die aansluit op de eerder gerealiseerde ontwikkelingen in de omgeving en resulteert in een coherent stedelijk weefsel waar de historische en moderne binnenstad elkaar ontmoeten. Stedenbouwkundig worden de straatprofielen aan de Gedempte Biersloot en de Afrol versterkt met bouwvolumes die aansluiten op de omgeving. In de straatprofielen van de Gedempte Biersloot en de Afrol worden rondom het nieuwe gebouw laanbomen opgenomen die aansluiten op de omringende groenvoorzieningen.

Parkeren en halen/brengen

De mensen die woonachtig of werkzaam zijn in het complex 't Palet worden verplicht om in de parkeergarage aan de Afrol te parkeren. Zij krijgen geen parkeervergunning om in de openbare ruimte te parkeren. Hierdoor neemt de parkeerdruk niet toe. Om de huidige problemen rondom het halen en brengen van kinderen te verkleinen is de Afrol veiliger en kindvriendelijker ingericht. Daarnaast zal ten behoeve van het project zowel aan de Gedempte Biersloot als aan de Afrol respectievelijk een kortparkeerstrook en een 'kiss and ride' strook worden aangelegd voor het halen en brengen van kinderen. Al deze maatregelen moeten bijdragen aan de verkeersveiligheid ter plaatse.

Steinmetz de Compaan

Uit oogpunt van sociale en maatschappelijke integratie is een plan ontwikkeld dat behoudens de huisvesting van 't Palet en SKV voorziet in de huisvesting van cliënten van zorginstelling Steinmetz De Compaan met een niet aangeboren enkelvoudige of meervoudige handicap en een tiental huurwoningen. De organisatie Steinmetz de Compaan ondersteunt mensen met een beperking en ouderen om hun leven vorm te geven, volgens eigen wensen en toekomstbeelden in en met de samenleving. Eigen wensen en toekomstbeelden betekent dat mensen zo veel mogelijk op eigen kracht en door zelf keuzes te maken hun leven leiden. De cliënten kunnen hun eigen leven inrichten met mensen die dicht bij ze staan: familie, vrienden en ondersteuners, zodat ook mensen met passende ondersteuning deel kunnen nemen aan de samenleving.

Bezinning

Uit de bezonningsstudie van het project blijkt dat de bezonningseffecten van de sloop en nieuwbouw beperkt zijn. De bestaande situatie bestaat uit een tweelaags en een eenlaags volume. Aan de Gedempte Biersloot bevinden zich op de locatie forse bomen die in de huidige situatie ook voor schaduw zorgen. Deze forse bomen zullen in de nieuwbouwsituatie verdwijnen en daar komen kleinere bomen, die meer bij de laanstructuur passen, voor terug. De woningen aan de westzijde van de Gedempte Biersloot zullen, behalve in de zomersituatie, in de ochtend schaduw hinder ondervinden. De woningen aan de Hoogstraat zullen zeer beperkt invloed ondervinden in de namiddag.

4.3 Maatschappelijke doeleinden

Als maatschappelijke doeleinden zijn in het plan de scholen, kerken en sociaal-culturele-, recreatieve- en overheidsvoorzieningen begrepen zoals deze momenteel in het plangebied voorkomen. Het merendeel van deze grootschalige elementen is als zodanig bestemd.

Het betreft hier de scholen aan:

- Westnieuwland;
- Hoek Afrol / Gedempte Biersloot.

Het betreft de kerken aan:

- Markt;
- Westnieuwland;
- Gedempte Biersloot.

Het stadhuis aan de Markt/ Westnieuwland, het kruisgebouw aan de Gedempte Biersloot en de bibliotheek aan de Waalstraat zijn de overheidsgebouwen binnen het plangebied. Het laatstgenoemde gebouw is overigens bestemd als "Centrumdoeleinden".

Teneinde de nodige flexibiliteit te bieden is in de juridische regeling ervan uitgegaan dat in beginsel sprake is van een maximaal of ruim bebouwingsvlak en dat gedetailleerde hoogtebepalingen of beperkende bebouwingspercentages in het plan zoveel mogelijk achterwege zijn gelaten.



*Maatschappelijke doeleinden.
bron: Google Earth, bewerking mRO*

4.4 Wonen

Wonen in het Stadshart

In het plangebied komen slechts in bescheiden mate woonblokken voor die een zelfstandige woonfunctie hebben en die dus niet gemengd zijn met andere functies (centrumgebonden en/of gemengde doeleinden). Deze woonblokken bestaan voor het merendeel uit gestapelde woningen. In de juridische regeling van het plan is gekozen voor een bestemming "Woondoeleinden", waarbij zowel sprake kan zijn van eengezinshuizen als van gestapelde woningen.

Gebiedsvisie

De nadere uitwerking van het Actieplan Wonen in deelgebieden, is vertaald in gebiedsvisies, waarin per deelgebied een aantal te nemen maatregelen – op weg naar 2030 – wordt voorgestaan. De opgave voor het centrumgebied in het kader van het Actieplan Wonen berust op de volgende pijlers:

1. Aantrekken en behouden van levenslustige Vlaardingers door een aantrekkelijk woonmilieu aan te bieden in de Vettendoordse polder, het Stadshart en de Oostwijk;
2. Verbeteren en versterken van de centrumfunctie.

Het totaal aantal inwoners van het centrumgebied (dat is inclusief Indische Buurt en Oostwijk) zou tot 2030 moeten toenemen met ca. 3000. Er zal ruimte moeten worden gecreëerd voor nieuwe woonconcepten aan de woningvoorraad, als zijnde cascowoningen, kluswoningen, wonen boven winkels en hoogwaardige nieuwbouw. Verder dient het centrumgebied een aantrekkelijk woonmilieu te bieden voor senioren die beginnen aan of reeds bezig zijn met hun derde wooncarrière (comfortabel en veilig wonen in een levensloopvriendelijke omgeving met voorzieningen binnen handbereik).

Volgens het Actieplan Wonen kent het centrumgebied in 2030 een woningdichtheid van zo'n 60 woningen per hectare. Dit past binnen het centrumstedelijke karakter. Dit betekent voor het totale centrumgebied dat er zo'n 500 woningen worden gesloopt en/of samengevoegd. Daarvoor in de plaats zullen ongeveer 1350 nieuwe woningen terugkomen, waarvan 650 eengezinswoningen en 700 appartementen (dat is inclusief de nieuwbouw op en rond het Buizengat).

Per deelgebied wordt zo een aantal te nemen maatregelen voorgestaan en beschreven. Voor de binnenstad zijn dit onder meer:

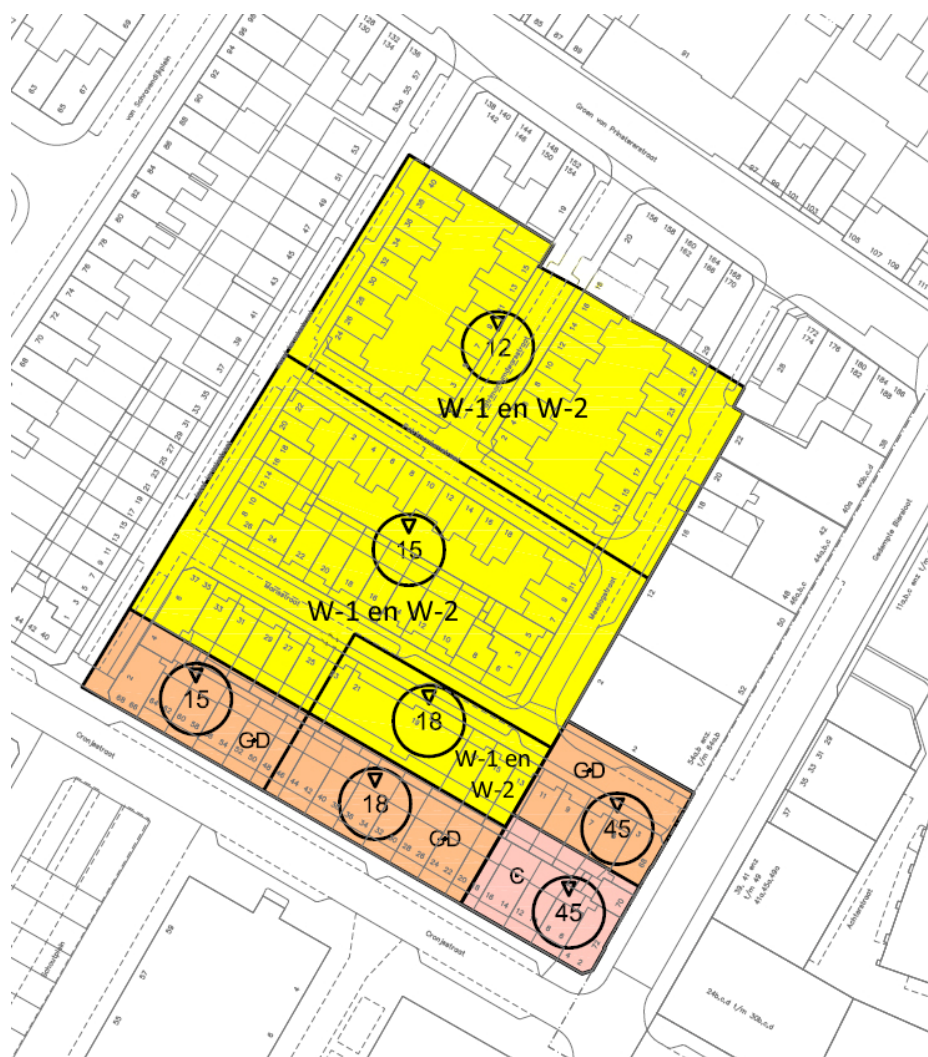
- verbinden van het historisch deel met het Liesveld;
- het autovrij maken van het Liesveldviaduct en de Oude Havenbrug;
- het herstructureren van de Blokmakersplaats;
- meer terrassen op de Noord- en Zuidzijde van de Westhavenplaats.

Als projecten / ontwikkelingen binnen het Stadshart worden onder andere genoemd:

- Nieuwbouw Cronjéstraat & Patrimoniumstraat;
- Vernieuwbouw stadskantoor;
- Vervangende nieuwbouw basisschool 't Palet aan de Afrol.

De belangrijkste ontwikkeling hiervan in het kader van het Actieplan Wonen is de aanpak van het blok gelegen tussen de Cronjéstraat en Groen van Prinstererstraat

(gebied ten oosten van de Jozef Israëlstraat), tevens omfattende de Patrimoniumstraat, Patrimoniumdwarstraat, Marisstraat en Mesdagstraat. De woningen van de beide corporaties in dit gebied zijn verouderd en aan vervanging toe. Het gebied wordt gezien als een uitstekende plaats voor de huisvesting van senioren. Gedacht wordt aan gecombineerde hoogbouw en grondgebonden woningen.



Wijzigingsbevoegdheid Cronjéstraat

De realisatiefase van dit project is gepland omstreeks 2014-2015. In bijgaande figuur is aangegeven welke bouwhoogten voor de toekomstige invullingen in acht moeten worden genomen.

Wonen in de Centruumbestemming en de bestemming Gemengde Doeleinden

Voorts is er een streven om (voormalige) woningen binnen de bestemmingen Centrumdoeleinden en Gemengde Doeleinden zoveel mogelijk te handhaven c.q. in hun oorspronkelijke woonfunctie te herstellen. De Hoogstraat is daar een goed voorbeeld van. Zo kunnen winkelruimten op de Hoogstraat worden gescheiden van bovenliggende woonruimten. Enerzijds kan zodoende de huur van de winkelruimte worden verlaagd, aangezien de te huren ruimte daardoor kleiner is. Anderzijds biedt het apart verhuren van de woonruimte boven winkels nieuwe mogelijkheden om andere doelgroepen de binnenstad in te trekken (studenten, starters). Op deze manier draagt bewoning van ruimte boven winkels tevens bij aan de levendigheid van de binnenstad.

Tenslotte wordt waar mogelijk ook gestreefd naar enige verdichting van de woonfunctie in de binnenstad, bijvoorbeeld door middel van kleinschalige projecten als op de hoek van de Hoogstraat / Korte Hoogstraat is gerealiseerd (winkelruimtes op de begane grond met een –tal appartementen).

Ook het voormalige Leski-pand (Hoogstraat 206) komt voor een dergelijke invulling in aanmerking. Thans bestaan hiervoor concrete plannen, zijnde winkelruimtes op de begane grond en in totaal 6 appartementen op de 2 bovenliggende bouwlagen.

In de bestemming Centrumdoeleinden kan niet op de begane grond worden gewoond. Op de verdiepingen is echter wel de woonfunctie toegestaan.

In de bestemming Gemengde doeleinden daarentegen is ook op de begane grond de woonfunctie toegestaan.

De woonbestemming

De bestaande woningen in het plangebied, rond het centrum, zijn opgenomen in de woonbestemming. Onderscheid is gemaakt in de grondgebonden woningen (opgenomen in de bestemming W1) en de gestapelde woningen (opgenomen in de bestemming W2).



*De woonbestemming.
Bron Google Earth, bewerking mRO*

4.5 Detailhandel

Volgens de Visie Vitalisering Binnenstad is het trefwoord Detailhandel: Compact, compleet en comfortabel. Aangesloten wordt bij de ingezette koers als vastgesteld in de Detailhandelsnota 2007 – 2012.

Met de Nota Ruimte (vastgesteld 2004) heeft het rijksbeleid een nieuwe weg ingeslagen, waarbij gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid kregen bij het opbouwen van de eigen verzorgingsstructuur. Het rijk staat dus een decentralisatie van het detailhandelsbeleid voor, waardoor provincies en gemeenten zelf meer invulling kunnen geven aan dat beleid. Achterliggende gedachte is dat hierdoor innovatieve ontwikkelingen worden bevorderd.

Huidige en gewenste winkelstructuur

In Vlaardingen onderscheiden we drie typen winkelcentra:

- Centra voor het boodschappen doen (buurt- en wijkcentra);
- Centra voor recreatief winkelen ((hoofd)winkelcentra);
- Centra voor doelgerichte aankopen (perifere detailhandelsvestigingen – PDV-locaties).

De verschillende winkelgebieden in Vlaardingen zijn, op basis van de drie onderscheiden typen winkelcentra, in een bepaalde hiërarchie te plaatsen. Deze hiërarchie geeft de lokale voorzieningsstructuur weer die beleidsmatig wordt aangehouden:

- Hoofdwinkelcentrum;
- Wijkcentrum;
- Buurtcentrum;
- Overige, niet compleet/compact/comfortabel, als ook PDV-locaties.

In de winkelhiërarchie hebben alle winkelconcentraties hun eigen functie. De gemeente hecht waarde aan het behoud van de benoemde winkelstructuur. Het hoofdwinkelcentrum geeft een beeld van het ruimtelijk-economisch functioneren van de stad als geheel. De gemeente Vlaardingen streeft naar behoud van de fijnmazige winkelstructuur die bestaat uit concentraties van winkels. Afgestemd op hun functie binnen de verzorgingsstructuur dienen die winkelconcentraties zo compleet, compact en comfortabel te worden ingericht.

In het hoofdwinkelcentrum wordt ingezet op de versterking van aspecten als de verbetering van de kwaliteit van het aanbod en verbetering van de winkelomgeving. Het winkelbestand in de binnenstad is voldoende gevarieerd. Winkels in het hogere segment zijn echter nog ondervertegenwoordigd. Het centrum richt zich vooral op Vlaardingers. Er is in principe geen ruimte meer voor uitbreiding van het winkelvloeroppervlak. Uitzondering hierop is uitbreiding van het winkelvloeroppervlak van een vestiging als gevolg van noodzakelijke modernisering (schaalvergroting als gevolg van veranderende consumenteneisen).

Kwaliteit, sfeer en aantrekkingskracht in de openbare ruimte

Het Veerplein, de historische straten en de haven bieden kansen tot verbetering van de sfeer. Vestiging van een aantal belangrijke trekkers verhoogt de aantrekkingskracht.

Naast herinrichting van het Veerplein, past ook een goede invulling van het leegstaande warenhuispand Veerplein 134 met bioscopen en een amusementshal (leisure-concept) in deze gedachte. Ook de vestiging van (meer) winkelondersteunende horeca in de binnenstad zal sfeer- en aantrekkingsverhogend kunnen werken (zie ook 3.3.9 Horeca-beleid).

Afbakening kernwinkelgebied met daaromheen een aanloopgebied

Tot het kernwinkelgebied horen:

- het gedeelte Hoogstraat vanaf de Markt tot de Korte Hoogstraat
- Veerplein
- Schoutplein
- Liesveld
- Korte Hoogstraat
- Fransenstraat
- Kuiperstraat
- Westhavenplaats (kaartje)



Bestemming Centrumdoeleinden (links) en gemengde doeleinden (rechts)

Overige (winkel)straten die meer een entreefunctie kennen:

- Hoogstraat vanaf Korte Hoogstraat tot aan de sluis
- Schiedamseweg
- Westhavenkade van NS station tot Westhavenplaats

- Gedempte Biersloot
- Van der Driftstraat / Van Schravendijkplein / Cronjéstraat
- Dayer
- Waalstraat

Uitgangspunt is dat in het kernwinkelgebied (de bestemming centrumdoeleinden) op de begane grond alleen winkels worden toegestaan, terwijl daarbuiten in de aanloopgebieden wel functiemenging (zoals wonen en dienstverlening) op de begane grond kan worden toegestaan.

Om binnen het kernwinkelgebied aansluitende, aantrekkelijke loopcircuits te krijgen is de aanwezigheid van goede attractoren op cruciale plaatsen belangrijk. Enkele cijfers (bron Detailhandelsnota, juli 2007).

Tabel 4.5.1 Kernwinkelgebied - huidig aanbod

	max. mogelijk dagelijkse art.	max. mogelijk niet-dag. art.	dagelijks	niet-dagelijks	Leisure/ Diensten/ Transport
aantal winkels	6.200	29.000	42	173	134
m ² vvo			5.977	28.471	nvt
aandeel in % (m ²)			17 %	83 %	nvt

Tabel 4.5.2 Het winkelaanbod in Vlaardingen (in m² verkoopvloeropp. = vvo) per februari 2006 en vergelijking met situatie in 2000

	totaal gemeente in 2006	waarvan hoofd-winkelcentrum	waarvan overig Vlaardingen	totaal gemeente in 2000	waarvan hoofd-winkelcentrum
Leegstand	9.589	6.297	3.292	9.973	7.761
subtotaal dag. artikelen	22.567	8.770	13.337	18.979	6.698
subtotaal niet-dag. artikelen	84.313	32.589	51.724	84.085	36.019
Totaal	106.880	41.359	65.521	103.064	42.717

Het Centrum beschikt over ongeveer 40% van het totale winkelaanbod in Vlaardingen.

Ten opzichte van vergelijkbare plaatsen (met 50.000 tot 100.000 inwoners) zijn in de Detailhandelsnota de volgende conclusies getrokken:

- Het totale winkelaanbod van Vlaardingen is ongeveer 7% kleiner dan gemiddeld in plaatsen van vergelijkbaar inwonertal aangetroffen areaal;

- De dagelijkse artikelensector is 775 m² vvo (of ca. 3,4%) kleiner dan op basis van het gemiddelde verwacht kan worden in plaatsen van deze omvang;
- De niet-dagelijkse sector in Vlaardingen beschikt over ongeveer 7.000 m² vvo minder aanbod (ca. 9% minder dan gemiddeld in naar inwonertal vergelijkbare plaatsen);
- Ten opzichte van het gemiddelde aanbod elders blijft Vlaardingen meer dan gemiddeld achter in de kledingsector (ca. 28% minder kleding en modeaccessoires), wit/bruingoed (ongeveer de helft van wat gebruikelijk is) en sport/speelgoed/kamperen (ruim de helft minder dan gemiddeld). Het warenhuisaanbod blijft bijna 80% achter bij het gemiddelde. Opvallend groot is het aanbod bloemen/planten/dieren (mede als gevolg van de vestiging van tuincentrum Staelduinsebos). De overige branches zijn min of meer gemiddeld vertegenwoordigd.

Internetwinkelen

Door de spectaculaire groei van het internetwinkelen zal de vraag naar winkelruimte de komende jaren dalen. Uit onderzoek is gebleken dat de vraag naar winkelruimte vooral in de kleine en middelgrote steden ongeveer 7 tot 9% zal afnemen. Dit zal dan vooral in de entreestraden zichtbaar worden. Voor Vlaardingen betekent dit een afname van ongeveer 1800 tot 2000 m² (8% van het totaal).

Voornaamste conclusie die uit het voorgaande voor het plangebied Stadshart is te trekken, is dat het aantal m² winkelvloeroppervlak zeker niet zal toenemen de komende periode.

In beginsel creëert dit bestemmingsplan dan ook geen mogelijkheden voor een substantiële vergroting van het winkelvloeroppervlak binnen het plangebied.

Actueel

Hiervoor is opgemerkt dat ten opzichte van vergelijkbare plaatsen het warenhuisaanbod in Vlaardingen Centrum bijna 80 % achterblijft bij het gemiddelde. Dit is primair te wijten aan het feit dat het V&D warenhuis aan het Veerplein in 2004 definitief zijn poorten sloot.

Recentelijk is echter een initiatief ontplooid om de warenhuis-formule terug te laten keren in Vlaardingen Centrum, zij het in een kleinschaliger vorm. Initiatiefnemers hebben daarbij het oog laten vallen op het pand Veerplein 106 - 108 -110, aan de noordzijde grenzend aan de Cronjéstraat. Het bestaande pand valt onder de bestemming Centrumdoeleinden en kent op de begane grond een gebruik als bankfiliaal, naast 2 detailhandelsvestigingen. De twee bovenliggende bouwlagen hebben een gebruik als – hoofdzakelijk – kantoorfunctie.

Initiatiefnemers hebben verzocht het huidige pand te mogen vervangen door een gebouw met iets grotere afmetingen: 47 m. bij 33 m., bij een maximale bouwhoogte van 20m. In de praktijk komt dit neer op 4 bouwlagen die kunnen worden aangewend voor diverse, gemengde functies binnen de bestemming Centrumdoeleinden. Het ligt in de bedoeling het merendeel hiervan aan te wenden voor detailhandel, meer specifiek voor de functie (klein) warenhuis.

Alhoewel hiermee het bruto winkelvloeroppervlak in het Stadshart niet in onbelangrijke mate wordt vergroot, wordt daarmee aan enkele belangrijke doelstellingen van het binnenstadsbeleid tegemoet gekomen. Met een dergelijke vestiging wordt een "attractor" , een publiekstrekker van de eerste orde

binnengehaald waarvan de aantrekkingskracht die van het gehele Stadshart zal versterken. Gelet op bovenstaande vergelijking wordt hiermee ook een belangrijk hiaat binnen de branchering van het Vlaardingse winkelbestand opgevuld. Aspecten als de verbetering van de kwaliteit van het aanbod, verbetering van de omgeving, modernisering als gevolg van veranderende consumenteneisen, spelen daarbij een grote rol. Het beleid dient dan ook voldoende flexibel te kunnen zijn om tegemoet te komen aan dergelijke verschuivingen binnen het bestaande winkelaanbod. Op het genoemde perceel aan het Veerplein 106 – 108 – 110 is binnen de bestemming Centrum op de plankaart een bebouwingsvlak met voornoemde afmetingen van 47 x 33 m. en een maximale bouwhoogte van 20 m. opgenomen.

4.6 Horeca

De in paragraaf 3.3.9 opgenomen categorie indeling is vertaald in dit bestemmingsplan, zijnde:

- Categorie 1 Lichte horeca / dagzaken;
- Categorie 2 Horeca;
- Categorie 3 Middelzware horeca;
- Categorie 4 Zware horeca.

Ten behoeve van het creëren van een aangenamere verblijfsomgeving en het verlengen van de verblijfsduur van de consument in het Centrum, is een uitbreiding van de winkelondersteunende horeca zeker op zijn plaats. Inzet is het verbeteren van de sfeer in de stad, wat mede bewerkstelligd zou kunnen worden door meer terrassen, lunchrooms (daghoreca) en andere (vernieuwende) horeca-concepten gericht op de winkelende consument.

Gelet op de hiervoor aangegeven te hanteren indeling leidt dit tot de volgende toedeling:

- Binnen de bestemming Centrum (kernwinkelgebied) is overal categorie 1 Lichte horeca/dagzaken (winkelondersteunend) toegestaan, met dien verstande dat het aantal horecagelegenheden aan de oostzijde van het Veerplein niet meer mag bedragen dan 2.
- Binnen de bestemming Centrum (kernwinkelgebied) is alleen op bepaalde plaatsen categorie 2 Horeca of categorie 3 Middelzware horeca toegestaan. Categorie 2 Horeca is o.a. toegestaan aan de Brede Havenstraat (past in de gedachte van de vitalisering deze straat op te waarderen tot restaurant-straat); Westhavenplaats, Veerplein (2 mogelijkheden aan de oostzijde). Categorie 3 Middelzware horeca is voornamelijk toegestaan rondom de Westhavenplaats. Deze plekken zijn specifiek aangeduid op de verbeelding. Middelzware horeca buiten het genoemde concentratiegebied is niet aan de orde c.q. wordt uitgesloten. Dit houdt tevens in dat bestaande café's, met de nadruk op het verstrekken van maaltijden, ook in cat. 2 zullen worden ondergebracht (Waalstraat 78, Markt 9, grandcafé op Hoogstraat 169).
- Binnen de bestemming Gemengd is alleen op bepaalde plaatsen horeca toegestaan. Categorie 1 Lichte horeca/dagzaken en Categorie 2 Horeca is toegestaan op de Westhavenkade (tussen Smalle Havenstraat en Dayer) en een

gedeelte van de Dayer. Categorie 3 Middelzware horeca is toegestaan rondom de Westhavenplaats. Deze plekken zijn specifiek aangeduid op de verbeelding.

Overwegingen

- **Veerplein (oostzijde)** – naast de bestaande lunchroom/bistro en de toekomstige grand café in het amusementscentrum / V&D pand, leeft de gedachte in het blok tussen Fransenstraat en Liesveld (Veerplein-oostzijde) maximaal 2 vestigingen toe te staan – niet alleen daghoreca cat. 1, maar max. cat. 2, dus ook brasserie/annex lunchroom of restaurant (of zelfs iets grand-café-achtigs, maar met de nadruk op eten, dus geen cat. 3). Met dit laatste wordt voorkomen dat het alleen café's worden.
- **Veerplein 116** (naast de AH-supermarkt, onder het Liesveldviaduct). Hier wordt cat. 2 toegestaan in verband met vestiging van een cafetaria/snackbar.
- **Peperstraat 8** - wordt bestemd als dagzaak – cat.1.
- **Peperstraat 5**, is een café, wordt horeca cat. 3.
- **Brede Havenstraat 6** (cafetaria) staat al jarenlang leeg / te koop. In het kader van de vitalisering past de gedachte deze straat op te waarderen tot restaurant-straat (op het perceel is derhalve horeca cat. 2 toegestaan).
- **Westhavenplaats 32** - het pand van een nog bestaande radiozaak zit tussen 2 horecavestigingen ingeklemd. Eigenaar heeft aangegeven te willen stoppen en het pand kan in wezen worden opgesplitst tussen beide horeca-ondernemers ! Valt in zone cat. 3 toegestaan.
- **Westhavenplaats 28, 29 en 30**. Grenst direct aan het gebied waar categorie 3 is toegestaan. Zone Categorie 3 toegestaan wordt met dit perceel uitgebreid.
- **De Visbank - Westhavenplaats 37** (lunchroom). Hier wordt alleen een dagzaak , cat. 1, toegestaan.
- **Eetcafé aan de Hoogstraat 37**, was oorspronkelijk een pannenkoekenhuis, qua vergunning echter het nodige opgerekt. Pand is al geruime tijd gesloten, onder meer wegens aanhoudende overlast. Om uiteenlopende redenen wordt de sub-bestemming Horeca op dit perceel niet gecontinueerd. Derhalve is alleen de hoofdbestemming GD – Gemengde doeleinden aan de orde.
- **Coffeeshop aan de Hoogstraat 62**; er ligt een aanvraag voor uitbreiding (nrs. 64/66 worden er bij getrokken). Wordt in principe medewerking aan verleend.
- **Hoogstraat 106**. Heeft in het geldende plan geen aanduiding, is dus geen horecabestemming. Is nu qua gebruik feitelijk café, met evenwel beperkte openingstijden. Vanuit oogpunt van kwaliteitsverbetering wordt cat. 2 in de vorm van eetcafé o.i.d. hier toegestaan.

Algemeen: het toestaan van horeca-gebruik op zowel begane grond als op de verdieping. Op enkele locaties is dit het geval: Westhavenkade 1-3 (Irish Pub) en Smalle Havenstraat 7 (pizzeria). Dit bestaande gebruik mag worden voortgezet.

4.7 Monumenten en beschermd stadsgezicht

Het door de minister aangewezen gebied beschermd stads en dorpsgezicht (weergegeven in paragraaf 2.5) is, voor zover gelegen in dit plangebied, vastgelegd met een zogenaamde dubbelbestemming waarde- cultuurhistorie. Daarin

is vastgelegd dat de bestaande (historische) karakteristieke kwaliteiten behouden moeten worden. Afwijkingen zijn alleen toegestaan na ontheffing van B&W. Zij vragen daartoe advies van de commissie Welstand en monumenten. Alleen indien gebouwd wordt conform de bestaande maatvoering en karakteristiek is geen advies en ontheffing nodig.

De rijks- en gemeentelijke monumenten genieten rechtstreeks bescherming volgens de Monumentenwet.

De beeldbepalende panden genieten ofwel bescherming via de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' ofwel via de aanduiding 'karakteristiek'. Zowel met de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' als met de aanduiding 'karakteristiek' is de bescherming van de bestaande beeldbepalende verschijningsvorm beoogd.

4.8 Archeologie

4.8.1 Kader

In de Monumentenwet 1988 is aangegeven dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond rekening dient te worden gehouden met in de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

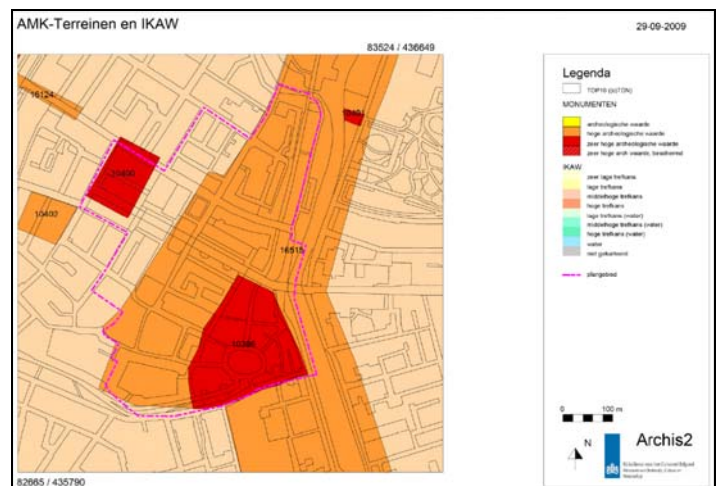
4.8.2 Aanwezige archeologische monumenten

Op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) staan binnen het plangebied drie terreinen. Het betreft de AMK-nummers 10400, 10396 en 16515 (zie bijgevoegde kaart 1).

AMK-terrein 10396 geeft de ligging weer van het historische centrum van Vlaardingen. Het betreft de oude nederzettingsterp waar sporen en vondsten uit de Romeinse Tijd, Vroege- en Late-Middeleeuwen en Nieuwe Tijd zijn aangetroffen. Aan de zuidzijde ligt een grafveld dat minimaal tot de 10e / 11e eeuw teruggaat. Mogelijk zijn er nog oudere sporen (IJzertijd en eerder) aanwezig.

AMK-terrein 16515 geeft de contouren van de stad aan zoals deze rond ruwweg halverwege de 19e eeuw bestond. De begrenzing van deze historische kern is bepaald op grond van de historische kaart uit 1849-1859. De archeologische waarde van historische kernen bestaat uit de reeds aangetroffen of te verwachten aanwezigheid, boven of onder de grond, van bouwhistorische resten en archeologische sporen en voorwerpen. Samen bevatten zij een veelheid aan historische informatie over ouderdom en ruimtelijke ontwikkeling van de kern.

AMK-terrein 10400 geeft de ligging weer van het grafelijk hof uit de Middeleeuwen. Onderzoek van het VLAK (Vlaardings Archeologisch Kantoor) heeft aangetoond dat



Kaart 1: Archeologische monumenten
Bron: ARCHIS 2, geraadpleegd 29-09-2009

hier een terrein ligt dat omstreeks het jaar 1000 werd omgracht. Vanuit dit hof werd de omgeving van Vlaardingen ontgonnen. Op dit AMK-terrein zijn ook sporen en vondsten uit de IJzertijd en de Romeinse Tijd aangetroffen.

4.8.3 Verwachte archeologische monumenten

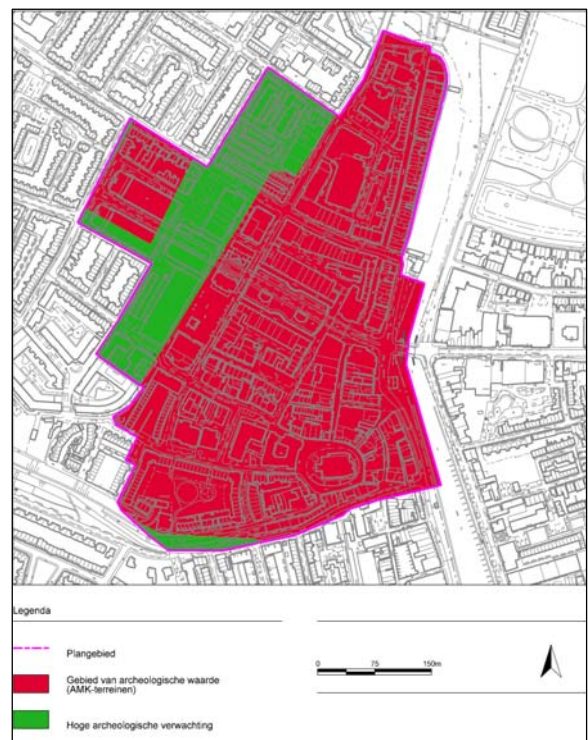
Het gebied buiten de hierboven aangegeven terreinen staat op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) aangeduid als een gebied met een "Middelhoge trefkans op archeologische sporen" (kaart 1). Op de Cultuurhistorische Waardekaart (CHS) van de provincie Zuid-Holland wordt dit terrein omschreven als een gebied met een "Redelijk tot grote kans op archeologische sporen". Op de kenmerkenkaart omschrijft de CHS het als zeeafzettingen, waar bewoningssporen vanaf de bronstijd of IJzertijd zijn aan te treffen. Overal in het bestemmingsplangebied is er sprake van een 'hoge tot zeer hoge

verwachting' voor bewoningssporen uit de Romeinse Tijd, de Middeleeuwen en de postmiddeleeuwse periode. Uit een nadere studie blijkt dat bewoningssporen uit de IJzertijd niet zijn uit te sluiten. Bijlage 5 van dat onderzoek bevat een geologische kaart waarop een hypothetische reconstructie van kreekloop uit de IJzertijd / Romeinse Tijd aangegeven staat (kaart 2). Zoals archeologisch onderzoek op Hoogstad heeft aangetoond zijn hier dammen en duikerconstructies uit de Late IJzertijd en Romeinse Tijd aan te treffen. Op de oeverwallen langs de krekken werd gewoond. Op het Veerplein is een vroegere kreekfase aangetroffen; op en langs het plein is een kans op het aantreffen van sporen uit de Bronstijd / IJzertijd.

Hoewel er binnen het bestemmingsplangebied geen vondsten of sporen uit het Neolithicum aangetroffen zijn, zijn deze wel elders binnen Vlaardingen aangetroffen, zoals in de Westwijk en de Aalkeetpolder. Niet uit te sluiten is dat



Kaart 2: Geologische kaart
Bron: Torremans en de Ridder, 2007



Kaart 3: Waarde en verwachtingenkaart

dergelijke sporen binnen het bestemmingsplangebied dieper in de ondergrond liggen.

Conclusie

Sporen en vondsten uit alle archeologische perioden vanaf het Neolithicum kunnen worden aangetroffen in het hele bestemmingsplangebied. Gecombineerd geeft dit een "hoge archeologische verwachting" aan voor het gehele bestemmingsplangebied. Tevens wordt een groot deel van het bestemmingsplangebied bestreken door "gebied van archeologische waarde", zijnde de AMK-terreinen.

4.8.4 Vertaling in bestemmingsplan

Om de aanwezige en verwachte archeologische monumenten tegen vernietiging te behoeden, is in dit bestemmingsplan een beschermende regeling opgenomen. Terreinen van archeologische waarde krijgen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie-2'. Terreinen hierbuiten, krijgen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie-3'. Bescherming vindt plaats middels een bouw- en omgevingsvergunningstelsel.

De aanwezige archeologische waarden in de vorm van archeologische monumenten krijgen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie- 1'.

4.8.5 Algemene omgang met archeologie

In het kader van de archeologische monumentenzorg geldt een algemene procedure, de AMZ-cyclus. In deze procedure wordt een aantal stappen onderscheiden. Ten eerste dient een inventarisatie te worden gedaan, het zogeheten 'bureauonderzoek' (BO). In deze fase worden alle bestaande archeologische gegevens verzameld. Indien er aanwijzingen bestaan voor de aanwezigheid van archeologische waarden (bestaand of verwacht), of juist indien er onvoldoende informatie voorhanden blijkt te zijn, zal de procedure door een 'Inventariserend Veldonderzoek' (IVO) worden gevolgd. In het IVO worden door middel van non-destructief onderzoek (bijvoorbeeld grondboringen, grondradar, weerstandsmetingen) of meer destructieve methoden als het trekken van proefsleuven meer archeologische gegevens verzameld. Het onderzoek resulteert in een verslag waarin op grond van de verkregen gegevens terreinen worden gewaardeerd. Op basis van de waardering kunnen terreinen worden aangewezen die waarschijnlijk (zeer) hoge archeologische waarden bevatten.

Het uitgangspunt van de archeologische monumentenzorg is dat terreinen die hoge archeologische waarden bevatten door middel van planaanpassing behouden blijven. De bescherming en het behoud van archeologische waarden wordt hiermee geoptimaliseerd en werkt bovendien kostenbesparend. De inventarisatie van archeologische waarden dient dan ook in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming plaats te vinden. Bij onontkoombare vernietiging van belangrijke archeologische waarden dienen deze door middel van een opgraving te worden gedocumenteerd. Hieronder kan ook worden verstaan, het archeologisch begeleiden van de werkzaamheden.

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

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft er behoefte aan om het milieubeleid meer centraal te stellen en te communiceren. De rol van burgers en bedrijven in de uitvoering van milieubeleid, maar ook die van de gemeentelijke organisatie, komt tot uitdrukking door middel van actuele thema's en strategische doelen. Eén van de strategische doelen van het milieubeleid in Vlaardingen is dat duurzame ontwikkeling en omgevingskwaliteit uitgangspunt zijn voor de stedelijke vernieuwing. Concretisering vindt plaats in een bestemmingsplan als het onderhavige.

Onder het motto "Vitalisering Binnenstad" is het noodzakelijk om op een andere manier in te grijpen dan tot nu toe is gebeurd. De binnenstad redt het anders niet. In nauwe samenwerking met de ondernemers moet van het centrum weer echt het kloppend hart van de stad worden gemaakt.

Het plangebied is te karakteriseren als gemengd. Binnen het gebied zijn locaties waar mogelijk in de komende planperiode van 10 jaar ontwikkelingen zullen gaan plaatsvinden. Het kan gaan om functiewijziging of vervangende nieuwbouw met toegevoegde functies. Wanneer inhoud/gevolg wordt gegeven aan een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan dienen de milieurandvoorwaarden te worden verwoord. Voor één initiatief wordt een projectbesluitprocedure gevolgd. Het gaat om het nieuwe leisure-concept in het bestaande V&D-pand aan het Veerplein. In deze paragraaf wordt ingegaan op een viertal milieu-aspecten, die voor dit plan een centrale rol spelen.

5.2 Geluid

Geluidhinder door wegverkeer

Het plangebied wordt als volgt begrensd. De meest noordelijke grens is de Kwakelsteeg, de oostelijke grens wordt gevormd door de Havenstraat en het midden van de Oude Haven. In het zuiden ligt de grens langs Dayer en de Zomerstraat en de meest westelijke grens is de Markgraafaan. Binnen het plangebied liggen de volgende 50 km wegen: Markgraafaan, Cronjéstraat, Gedempte Biersloot en het Liesveldviaduct. Het verkeer op deze wegen vormt een potentiële geluidhinderbron. Voor de overige wegen in het plangebied geldt een 30 km regime. Op representatieve punten langs genoemde wegen worden berekeningen uitgevoerd om de toekomstige akoestische belasting te bepalen. Op basis van het Questor milieumodel is een prognose gemaakt voor de geluidbelasting in 2020 (L_{den} inclusief aftrek).

Onderzocht is of de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van de nieuwe school met appartementen op de hoek Gedempte Biersloot en Afrol (project 't Palet) wordt overschreden.

Gebleken is dat, rekening houdend met een autonome jaarlijkse groei van de verkeersintensiteiten van maximaal 2,5%, er in 2020 sprake zal zijn van een

gevelbelasting van ten hoogste 61 dB (N.B. dit is het meest ongunstige scenario). Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde aanzienlijk overschreden. Vanwege deze overschrijding dient er door het college van burgemeester en wethouders een besluit hogere waarde te worden genomen.

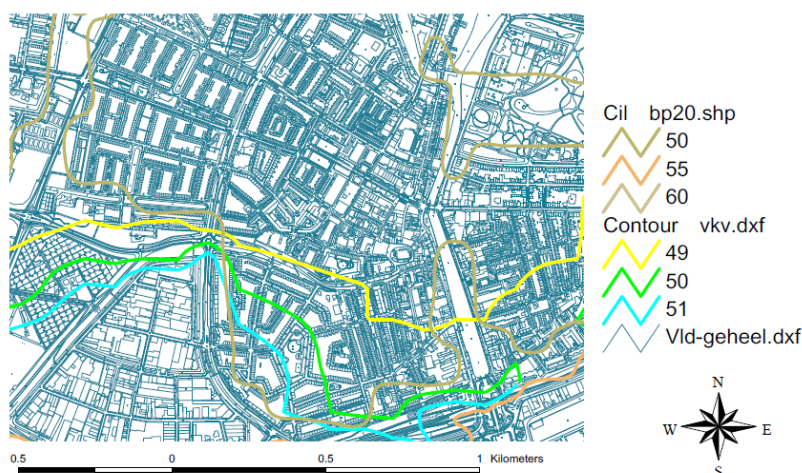
Voor wat betreft de nieuwbouw achter de Cronjéstraat is de volgende globale akoestische beschouwing van toepassing. Via een wijzigingsbevoegdheid wordt de nieuwbouw, in het kader van het Actieplan Wonen, van maximaal 165 woningen mogelijk gemaakt. Een belangrijk akoestisch aandachtspunt is daarbij de geluidhinder van wegverkeer op de eerstelijns bebouwing langs de Cronjéstraat en de Gedempte Biersloot.

Voor 2020 is voor de bestaande situatie een berekening gemaakt met het model Geomilieu. De maximale geluidbelasting, met name op de gevels van de Gedempte Biersloot, bedraagt 65 dB. Inclusief aftrek gaat het om een belasting van 60 dB. Dit ligt beneden de maximaal te ontheffen binnenstedelijke waarde van 63 dB (inclusief aftrek). Hoewel het gaat om vervangende nieuwbouw, is er sprake van bijna een verdubbeling van het aantal woningen. In de nieuwe situatie zullen de woningen achter de eerstelijns bebouwing, gezien de maximale bouwhoogtes, akoestisch beter afgeschermd zijn. De geluidbelasting op de gevels van de eerstelijns bebouwing is hetzelfde als in de bestaande situatie. De gewenste wijzigingsbevoegdheid is dus akoestisch mogelijk.

Geluidhinder door industrie

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat, behoudens in nader omschreven gevallen, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemmingen vanwege een gezoneerd industrieterrein 50 dB(A) bedraagt. De maximale door B&W vast te stellen hogere waarde, de gronden waarop ontheffing van de voorkeursgrenswaarde kan worden verleend, alsmede de te volgen procedure, zijn geregeld in het "Besluit geluidhinder" (Besluit van 20 oktober 2006, Staatsblad 2006 532). Indien wordt voldaan aan de gestelde eisen in het hierboven genoemde besluit, kunnen B&W een hogere waarde vaststellen dan 50 dB(A), tot maximaal 55 dB(A).

industrielawaai



Het plangebied is gesitueerd binnen de akoestische invloedssfeer van de zonering industrielawaai (Botlek-Pernis en Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Klein Vettoord). Voor beide industrieterreinen zijn saneringsprogramma's vastgesteld. Volgens het geluidbeheerprogramma I-Kwadraat van de DCMR Milieudienst Rijnmond is de geluidbelasting van de industrieterreinen Botlek/Pernis en Vulcaanhaven/KW-haven/KleinVettoord ter plaatse van het plangebied na sanering net iets lager dan 50 dB(A) etmaalwaarde. In bijgaande figuur zijn de saneringscontouren weergegeven. Het nemen van een besluit hogere waarden voor industrielawaai voor nieuwe ontwikkelingen is daardoor niet noodzakelijk.

5.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005, de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht.

Grenswaarden

Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en waar die kwaliteit reeds aanwezig is, zoveel mogelijk in stand gehouden moet worden. Het besluit vermeldt bij de verschillende stoffen en hun grenswaarden een termijn waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan die grenswaarden moet voldoen. Grenswaarden vormen een absolute grens die op termijn niet mag worden overschreden. Een grenswaarde is een resultaatverplichting. Wordt bij een grenswaarde een termijn aangegeven waarop die gerealiseerd moet worden, dan is overschrijding van de grenswaarde tot het genoemde tijdstip nog toegestaan.

De grenswaarden dienen als toetsingskader bij beleidsontwikkeling, beoordelen van plannen (zoals bestemmingsplannen) en verlenen van vergunningen.

Voor 2010 en 2020 zijn met het CAR-model, versie 8.1, berekeningen uitgevoerd. Voor een representatief aantal punten langs Westnieuwland, de Gedempte Biersloot, de Cronjéstraat en de overige 50 km wegen is de luchtkwaliteit onderzocht, of er in 2010 en 2020 sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof. Hieruit blijkt dat er in 2010 en 2020 geen overschrijdingen (zullen) zijn. Veel aspecten van de nieuwe regelgeving worden in afzonderlijke uitvoeringsregelingen uitgewerkt, zoals het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Besluit NIBM) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(NSL). Na de vaststelling van het NSL in augustus 2009 geldt een NIBM-grens van 3%.

De geprojecteerde school met 28 woningen aan de Afrol blijft ver onder deze grens.

Ook voor het project stadskantoor aan het Westnieuwland is aandacht besteed aan de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het bruto vloeroppervlak van het stadskantoor na vernieuwbouw zal naar verwachting de 8.000 m² niet overschrijden. In de regeling (Besluit NIBM) is de NIBM-grens voor kantoorlokaties bepaald op 33.333 m²; met andere woorden – het bruto vloeroppervlak van het stadskantoor na vernieuwbouw blijft dus ver onder deze grens.

In het kader van het projectbesluit ten behoeve van het "Leisureconcept Veerplein" is in de ruimtelijke onderbouwing ondermeer aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Voor dit project is aangegeven dat de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de voorgestane functiewijziging 300 extra verkeersbewegingen per etmaal bedraagt. Uit de berekeningen met de NIBM-rekentool blijkt dat de toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ maximaal 0,39 µg/m³ lucht bedraagt. Voor PM₁₀ is de toename maximaal 0,10 µg/m³ lucht. De beide toenames zijn lager dan de NIBM-norm van 1,2 µg/m³ lucht en dus is de bijdrage van het extra verkeer NIBM. Voor meer details wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van de ruimtelijke onderbouwing van augustus 2010.

5.4 Besluit Externe Veiligheid

Externe veiligheid kan gedefinieerd worden als de veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke inrichting of het transport van gevaarlijke stoffen. Het externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op verschillende beleidsnota's, circulaire's en handreikingen. Centraal hierin staan de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In de wetgeving wordt daarnaast aangegeven bij welke functies rekening moet worden gehouden met risico's, dit worden kwetsbare objecten genoemd. In deze paragraaf worden de belangrijkste begrippen uitgelegd.

Plaatsgebonden risico (PR)

Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een inrichting (of transportroute) overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting (of op die transportroute). Door middel van risicocontouren wordt aangegeven tot waar de risiconiveaus reiken.

De risico's van een bestaande of nieuwe situatie moeten worden getoetst aan de aanwezigheid van kwetsbare functies in de omgeving van de inrichting. De huidige landelijke norm (grenswaarde) voor het maximaal toelaatbare plaatsgebonden risico voor *bestaande* situaties bedraagt 10⁻⁵. Voor *nieuwe* situaties geldt de 10⁻⁶-plaatsgebonden risicocontour als grenswaarde. Deze contour geeft de kans weer van één op een miljoen per jaar dat een individu komt te overlijden als gevolg van een ongeval bij een risicovolle (bedrijfs)activiteit. Nieuwe kwetsbare functies mogen in principe niet voorkomen binnen deze risicocontour.

De 10^{-8} -risicocontour vormt een aanvullende aandachtszone voor externe veiligheid. Deze contour heeft echter geen rechtstreekse gevolgen voor de planvorming.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval bij een risicovolle activiteit. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is.

Voor het groepsrisico (GR) voor inrichtingen geldt een norm van $10^{-3}/N^2$, waarbij N staat voor het aantal slachtoffers. Voor transportroutes is deze waarde per km-tracé $10^{-2}/N^2$. De norm voor het groepsrisico heeft, in tegenstelling tot de norm voor het plaatsgebonden risico, de status van oriënterende waarde.

Er geldt een inspanningsverplichting om aan de norm te voldoen, maar de mogelijkheid bestaat om gemotiveerd af te wijken. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben in een brief aan de Minister van VROM aangegeven op welke wijze zij met dit soort situaties willen omgaan.

Gevoelige bestemmingen

In de wetgeving voor externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Als kwetsbare objecten worden onder andere aangemerkt aaneengesloten woonbebouwing, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, verpleeginrichtingen en zorginstellingen. Hotels, kantoren en bedrijven (met minder dan 50 werknemers) worden onder andere beschouwd als beperkt kwetsbare objecten.

In het gebied, begrensd door de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} , is nieuwe ontwikkeling van kwetsbare objecten niet toegestaan, maar mogen wel beperkt kwetsbare objecten worden ontwikkeld. In deze gevallen dient tegelijkertijd het groepsrisico getoetst te worden aan de oriënterende waarde.

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van de route gevaarlijke stoffen en hogedruk transportleidingen.

Voor wat betreft het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) valt het plangebied Stadshart net buiten de 1% letaliteitsgrens van Shell Pernis.

Verder bevinden zich binnen of nabij het bestemmingsplangebied geen kabels en leidingen die veiligheidsrisico's dragen. Tevens zijn in of nabij het plangebied geen risicovolle objecten aanwezig.

5.5 Bodem

In het navolgende volgt een overzicht van (mogelijk) te ontwikkelen locaties:
- Nieuwe school met appartementen hoek Gedempte Biersloot en Afrol ('t Palet): begin oktober 2009 is een verkennend bodemonderzoek gepubliceerd. In het uitgevoerde onderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Uit de analyseresultaten blijkt dat in de bovengrond lichte verontreinigingen met zware metalen, PAK en PCB's zijn aangetroffen. In de ondergrond is een lichte tot sterke

verontreiniging met PAK aangetroffen naast lichte verontreinigingen met zware metalen en PCB's. Om een definitieve klasse te kunnen geven aan de grond wordt een onderzoek conform het Besluit bodemkwaliteit uitgevoerd.

Uit de analyseresultaten van het grondwater blijkt dat een lichte verontreiniging met Barium is aangetroffen. Het gemeten gehalte aan Barium is, conform de circulaire bodemsanering 2009, getoetst aan de voormalige interventiewaarde. Deze wordt niet overschreden. De onderzoeks-resultaten geven aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat het gehalte aan PAK de betreffende tussen- en interventiewaarde overschrijdt.

- Het nieuwe leisure-concept in het bestaande V&D-pand geeft geen aanleiding tot bodemonderzoek omdat er geen bouwvolume wordt gesloopt of toegevoegd.

- Het stadskantoor: in verband met de voorgenomen vernieuwbouw zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

5.6 Water

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te toetsen op water. Het doel van deze 'watertoets' is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. De waterhuishouding bestaat uit de overheidszorg die zich richt op het op en in de bodem vrij aanwezige water, met het oog op de daarbij behorende belangen. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater valt onder de zorg voor de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit) worden ook de gevolgen van het plan voor de waterkwaliteit onderzocht.

De belangrijkste beleidsdocumenten op het gebied van de waterhuishouding zijn:

- Vierde Nota Waterhuishouding;
- Anders omgaan met water: Waterbeleid 21e eeuw;
- De Europese Kaderrichtlijn Water;
- Beleidslijn ruimte voor de rivier;
- De nota Ruimte;
- Waterwet.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21^e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap.

De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van alle wateren door middel van het stellen van haalbare doelen die in 2015 worden bereikt. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Samen met het Hoogheemraadschap van Delfland heeft de gemeente Vlaardingen een Waterplan opgesteld, waarin staat hoe in Vlaardingen met water wordt

omgegaan. De kern van het Waterplan, bestaande uit Watervisie, het Waterfunctieplan en het Waterstructuurplan, is op 4 oktober 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Er wordt met name gezocht naar duurzame oplossingen. Het water moet zoveel mogelijk binnen een plangebied worden vastgehouden en dat relatief schoon water ook relatief schoon blijft. Een toename van het verharde oppervlak in risicogebieden of beekdalten wordt gecompenseerd met extra waterberging. Regenwater dat op verharde oppervlaktes valt en schoon genoeg is, wordt zoveel mogelijk vastgehouden of geborgen. De laatste mogelijkheid is afvoeren via bestaande watergangen.

Plan

Het plan betreft een conserverend bestemmingsplan voor het Stadshart van Vlaardingen.

Watersysteem

Het watersysteem van Vlaardingen kenmerkt zich door een snelle afvoer van regenwater, voornamelijk via de riolering. In de stedelijke polders stroomt veel water vanuit de singels de riolering in en wordt het water via overstortbemaling afgevoerd naar de Nieuwe Maas. De visie van het Waterplan is gericht op een robuust systeem, waarin meer water wordt vastgehouden en meer waterberging wordt aangelegd.

Het plangebied ligt in de polder Centrum-West. Voor het onderhavige gebied geldt geen wateropgave. Het huidige tekort van 0,3 ha (2015) in de polder Centrum-West is reeds in andere plannen in de Westwijk opgelost. In het plangebied zijn geen polderwatergangen aanwezig. Wel liggen er delen van de boezem (Vlaardingevaart) en de Oude Haven in het plangebied.

De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ligt op ca. 50-70 cm onder het maaiveld.

In het plangebied liggen een regionale waterkering (maasdijk) en een boezemkade. Met betrekking tot waterkeringen hanteert het waterschap een kernzone en verschillende beschermingszones (keurzone). Het plan bevindt zich voor een deel binnen de kern- en/of beschermingszone van een waterkering. Voor werkzaamheden binnen de zone is een vergunning op grond van de *keur van het waterschap* noodzakelijk. Indien een vergunning noodzakelijk is wordt deze aangevraagd bij het waterschap. De keurzones zijn op de verbeelding aangegeven. De kernzone en beschermingszone zijn in het bestemmingsplan opgenomen in de dubbelbestemming 'waterstaat- waterkering'.

Waterketen (riolering)

Het plan ligt in een gebied met een gemengd rioolstelsel. Omdat het plangebied geen open water kent, ligt een stelselscheiding niet voor de hand. In het gebied komen geen rioleringsproblemen voor. Om de kwaliteit van het water te waarborgen wordt bij bouwprojecten gebruik gemaakt van niet uitlogende materialen.

Invloed op de waterhuishouding

Het plan bevindt zich niet in een risicogebied en in het verleden is geen grondwateroverlast of wateroverlast als gevolg van overstromingen geconstateerd. Het plangebied ligt niet in een zone van hydrologische beïnvloeding.

Proces

De initiatiefnemer heeft het waterschap op tijd ingelicht over de planvorming. Hierdoor heeft het waterschap de initiatiefnemer goed op de hoogte kunnen stellen van de waterhuishoudkundige aspecten binnen het plan. Er wordt rekening gehouden met bestaande wetten en regels op het gebied van de waterhuishouding.

Wateradvies Hoogheemraadschap van Delfland

De bestemming en grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

5.7 Ecologie

5.7.1 Gebiedsbescherming

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' (natuurtoets) en de 'toets in het kader van soortenbescherming' (flora en faunatoets).

Toets in het kader van gebiedsbescherming

De toets in het kader van gebiedsbescherming vindt zijn oorsprong in de Natuurbeschermingswet 1998 en draagt zorg voor de bescherming van natuurwaarden. De wet beschermt drie typen gebieden: Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden), Beschermde natuurmonumenten en Wetlands. Plannen dan wel projecten in deze gebieden, maar ook daar buiten in verband met de zogenaamde externe werking, kunnen vergunningplichtig zijn. Binnen het plangebied dan wel direct aangrenzend is geen sprake van beschermde gebieden.

5.7.2 Soortbescherming

De toets in het kader van soortenbescherming is met de wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet (1 juli 2002) wettelijk vastgelegd. Bij elk plan dat ingrijpt op standplaatsen van planten of verblijfplaatsen van dieren, dient getoetst te worden wat het effect is op beschermde soorten, die met name genoemd zijn in de Flora- en faunawet. In deze wet worden beschermde soorten in drie beschermingscategorieën ingedeeld.

Categorie 1	algemene soorten waarvoor geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden bij bestendig beheer of ruimtelijke ontwikkeling. Anders is wel ontheffing nodig voor verstoren of vernietigen en geldt altijd de zorgplicht (art.2).
Categorie 2	soorten waarvoor ontheffing aangevraagd moet worden, behalve als er gewerkt wordt volgens een door de minister goedgekeurde gedragscode. Ontheffing kan worden verleend als de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt.

Categorie 3 zeldzame soorten, Habitatrictlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels). Altijd moet ontheffing aangevraagd worden. Ontheffing wordt alleen verleend als voldaan wordt aan **alle** volgende criteria:

- én - er sprake is van een in de wet genoemd belang
- én - er geen alternatieven zijn
- én - de ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de soort

Voor alle beschermde soorten geldt de zorgplicht (art. 2 Flora- en faunawet).

Indien het voortbestaan op locatie van beschermde soorten planten of dieren uit categorie 2 en 3 door een ingreep negatief beïnvloed wordt, is het daarnaast nodig ontheffing aan te vragen van verboden handelingen op grond van de Flora- en faunawet. Het bevoegd gezag hierin is het ministerie van LNV. De afweging van het belang van rode lijstsoorten vindt plaats in het spoor van de ruimtelijke ordening.

De Flora- en faunawet hoeft slechts in een bestemmingsplan te worden geïmplementeerd met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan. Op basis van een globale beschrijving en beoordeling van de aanwezige waarden kan de waarschijnlijkheid van het verkrijgen van een ontheffing worden beoordeeld. Bestaand bebouwd gebied (vigerende bestemmingen met woondoeleinden, bedrijfsdoeleinden e.d.) kan buiten beschouwing worden gelaten, bijvoorbeeld bij de actualisering van bestemmingsplannen. Dit geldt echter niet voor (inbreiding)locaties waar de invulling drastisch verandert. Dit betekent dat voor nieuwe woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur de aanwezige waarden (soorten) moeten zijn geïnventariseerd en de effecten moeten worden beoordeeld.

Relatie met het plangebied

Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. Het bestaat uit bestaand bebouwd gebied. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt; hooguit kan worden gesproken van vervangende nieuwbouw. Daarom is er geen reden om aan te nemen dat beschermde soorten worden verstoord of vernietigd door het plan. Verwacht wordt dan ook dat de Flora- en faunawet de uitvoering van het bestemmingsplan voor dit deelgebied niet in de weg staat.

5.8 Kabels en Leidingen

Algemeen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken of er in het plangebied kabels en/of leidingen aanwezig zijn, die een specifieke bescherming verdienen in het bestemmingsplan.

Relatie met het plangebied

In het plangebied is een regulier kabels- en leidingenstelsel aanwezig voor water, riolering, elektriciteit, gas, telefonie en kabeltelevisie. Deze kabels en leidingen zijn hoofdzakelijk gelegen binnen de verkeersbestemming en zijn daardoor bereikbaar voor werkzaamheden. Deze reguliere leidingen behoeven geen extra bescherming middels een aparte bestemming in het bestemmingsplan.

5.9 Duurzaam Bouwen

Duurzaam bouwen heeft betrekking op de wijze waarop wordt gebouwd en gesloopt. Aandachtspunten zijn energie en milieu, maar ook gezondheid, toekomstwaarde en gebruikswaarde. Deze eisen worden niet vastgelegd in het bestemmingsplan, maar kunnen wel ruimtelijke gevolgen hebben. Voor duurzaam bouwen is geen wetgevend kader vastgelegd op nationaal niveau. Er zijn alleen eisen opgenomen in het bouwbesluit die worden getoetst bij de aanvragen voor een bouwvergunning.

Voor het meetbaar maken van de duurzaamheid op gebouwniveau maakt Vlaardingen gebruik van het instrument GPR Gebouw. In het instrument wordt onderscheid gemaakt in de thema's materialen, energie, water, afval, gezondheid en woonkwaliteit. Gebouwontwerpen kunnen getoetst worden aan een van te voren bepaald ambitieniveau door de maatregelen in te voeren in het digitale instrument GPR Gebouw. De te nemen maatregelen kunnen door de gemeente of ontwikkelaar zelf worden gekozen om een bepaald niveau te bereiken. Dit instrument is toepasbaar voor utiliteitsgebouwen, scholen en woningen. GPR Gebouw geeft per thema een 'rapportcijfer' uiteenlopend van 6 (bouwbesluit niveau/minimaal) tot 10 (zeer goed).

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Opbouw regels en verbeelding

Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifieker te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de (analoge) verbeelding en hebben een juridische betekenis in het bestemmingsplan. Alle overige op de (analoge) verbeelding voorkomende zaken worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de (analoge) verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

In het kader van het rapport "Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008)" zijn bindende afspraken gemaakt over de opbouw van de regels. De hoofdstukindeling van de regels is als volgt:

Inleidende regels

- begrippen
- wijze van meten

Bestemmingsregels

- bestemmingen
- dubbelbestemmingen

Algemene regels

- anti-dubbelregel
- algemene bouwregels
- algemene gebruiksregels
- algemene afwijkingsregels
- algemene wijzigingsregels

Overgangs- en slotregels

- Overgangsrecht
- Slotregel

6.2 Opbouw bestemmingsbepalingen

De bestemmingsbepalingen hebben betrekking op een bestemming. In een bestemmingsbepaling wordt aangegeven hoe de als zodanig op de (analoge) verbeelding aangegeven gronden mogen worden bebouwd en gebruikt. Tevens kan de bestemmingsbepaling een stelsel voor een 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' (het voormalige aanlegvergunningstelsel) bevatten. De indeling van een bestemmingsbepaling is als volgt:

- bestemmingsomschrijving
- bouwregels
- nadere eisen
- afwijken van de bouwregels
- specifieke gebruiksregels
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden
- wijzigingsbevoegdheid

Duidelijk mag zijn dat een bestemmingsplanbepaling niet alle bovenstaande elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

Naast het SVBP2008 is voor dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de standaardregels van de gemeente Vlaardingen die in ontwikkeling zijn.

6.3 Opbouw (analoge) verbeelding

In SVBP 2008 worden diverse aanbevelingen gedaan voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond (grijs) en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond en verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes. De legenda ziet er als volgt uit:

Bestemmingen

- bestemmingen (in alfabetische volgorde);
- dubbelbestemmingen (in alfabetische volgorde);

Aanduidingen

- gebiedsaanduidingen (in alfabetische volgorde);
- functieaanduidingen (in alfabetische volgorde);
- bouwvlak
- bouwaanduidingen (in alfabetische volgorde);
- maatvoeringsaanduidingen (in alfabetische volgorde);
- figuren.

Verklaringen (in alfabetische volgorde).

6.4 Toelichting op de artikelen

In deze paragraaf wordt slechts waar dat noodzakelijk en nuttig wordt geacht een nadere toelichting gegeven op dat specifieke onderdeel van de standaardregels. Sommige regelingen of bestemmingen zijn daarom hierna niet opgenomen: deze worden geacht voor zich te spreken.

6.4.1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begrippen

Peil

Voor de bepaling van het peil is een begripsomschrijving opgenomen die aansluit bij het bouwkundige begrip peil: namelijk de bovenkant van de afgewerkte vloer op de begane grond. Het peil is van belang omdat de hoogte van gebouwen en andere bouwwerken vanaf peil wordt gemeten. Onder de wijze van meten is vervolgens vastgelegd op welke hoogte de begane grondvloer dan dient te worden gesitueerd. In de meeste gevallen is dat maximaal 20 centimeter boven de kruin van de weg waaraan het gebouw of andere bouwwerk is gesitueerd. De 20 centimeter is nodig om de vloer niet iets hoger dan het maaiveld te kunnen realiseren. Voor gebouwen en andere bouwwerken die niet aan de openbare weg liggen geldt de gemiddelde hoogte van het rondom afgewerkte terrein.

Artikel 2 Wijze van meten

In de standaardregels zijn de wijzen van meten opgenomen zoals deze verplicht zijn voorgeschreven door SVBP 2008.

Ten aanzien van de omschrijving van bouwhoogte van een bouwwerk moet voor de term "ondergeschikte bouwdelen" worden uitgegaan van een glijdende schaal. In beginsel worden hieronder verstaan: schoorstenen, antennes, lichtkoepels, brandtrappen en liftopbouwen. In concrete gevallen zal altijd een afweging moeten plaatsvinden of er sprake is van ondergeschiktheid.

6.4.2 Bestemmingen

Artikel 3 Centrum

Deze bestemming is gebruikt voor het winkelgebied in het centrum. Binnen deze bestemming zijn de verschillende functies zoals detailhandel, horeca categorie 1, dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening uitwisselbaar. Dat betekent dat daar waar op dit moment een winkel is gevestigd in de toekomst bijvoorbeeld ook een lunchroom kan worden gevestigd.

De functies die zijn aangeduid zoals bijvoorbeeld horeca in categorie 2, zijn niet vrij uitwisselbaar. Deze zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding toegestaan en niet elders. Dat betekent bijvoorbeeld dat nieuwe cafés uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca t/m categorie 3' zijn toegestaan. Voor de vestiging elders binnen de bestemming Centrum is een afwijking nodig, waarbij de belangen van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving worden afgewogen.

Zoals gezegd is lichte horeca (categorie 1) overal binnen de bestemming Centrum toegestaan. Voor horeca (categorie 2) en middelzware horeca (categorie 3) geldt dat deze uitsluitend zijn toegestaan waar nu ook al een dergelijke horecavestiging aanwezig is (ter plaatse van de aanduiding 'horeca t/m categorie 2 of horeca t/m categorie 3'). Met een planwijziging is het mogelijk om ook elders binnen de bestemming Centrum een nieuwe horecavestiging toe te staan. In dat geval dient een afweging van de belangen bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de directe omgeving plaats te vinden.

Omdat voor supermarkten in de regel veel winkelruimte nodig is in combinatie met parkeerruimte en ruimte voor de bevoorrading, zijn ze uitsluitend toegestaan ter plaatse van de gelijkkluidende aanduiding.

Ten behoeve van de ontwikkelingen in het voormalige V&D-warenhuis is de aanduiding 'cultuur en ontspanning' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding is een aantal voorzieningen toelaatbaar, die niet als zodanig onder horeca categorie 1 t/m 3 vallen, zoals een amusementscentrum, een bioscoop en een fitnesscentrum.

Artikel 4 Gemengd

Deze bestemming is gebruikt voor de gebieden aansluitend op het winkelgebied waar clusters van voorzieningen voorkomen. Ook voor deze bestemming geldt dat de verschillende functies uitwisselbaar zijn. Daar waar nu bijvoorbeeld een schoenmaker is gevestigd mag in de toekomst ook een 'hypotheker' komen. Het verschil met de bestemming Centrum is dat hier alleen horeca is toegestaan op de locaties waar nu ook al horeca is gevestigd. Het bestemmingsplan maakt de vestiging van horeca op een nieuwe locatie niet mogelijk.

Omdat voor supermarkten in de regel veel winkelruimte nodig is in combinatie met parkeerruimte en ruimte voor de bevoorrading, zijn ze uitsluitend toegestaan ter plaatse van de gelijkkluidende aanduiding.

Artikel 5 Groen

Deze bestemming is gebruikt voor het beeldbepalende groene talud van de Maassluisdijk. Het groen mag niet voor parkeren worden gebruikt.

Artikel 6 Maatschappelijk

Deze bestemming is gebruikt voor de maatschappelijke voorzieningen zoals de kerk en het gemeentehuis, maar binnen deze bestemming zijn ook een verpleeghuis, of een gezondheidscentrum toelaatbaar.

Daar waar er buiten het bouwvlak nog ruimte is mag maximaal 1 overkapping van 30 m² worden gerealiseerd, achter de voorgevellijn. Buiten het bouwvlak zijn ook andere bouwwerken toegestaan zoals erf- en terreinafscheidingen.

Artikel 7 Verkeer

Alle wegen en gebouwde parkeervoorzieningen zijn in de bestemming Verkeer opgenomen. Ten behoeve van de verhoogde rijbanen van het Liesveldviaduct is binnen de onderliggende bestemmingen een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - weg boven maaiveld' opgenomen.

Verder zijn ook de parkeergarages binnen deze bestemming aangeduid. Ter plaatse zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan tot de hoogte die op de verbeelding is aangegeven. Voor de verdiepte parkeergarage aan de Maassluisdijk en het Westnieuwland is op de verbeelding aangegeven dat op het dak van deze parkeergarage een daktuin is toegestaan.

Ook de locaties waar evenementen plaatsvinden zoals het Veerplein, achter het Veerplein en de Westhavenplaats, zijn daartoe op de verbeelding aangeduid. Hetzelfde geldt voor de markt. Op de verbeelding is deze aangeduid en in de regels zijn deze regelmatig terugkerende functies positief bestemd.

Artikel 8 Water

De bestemming water is gebruikt voor de Oude Haven. De ligplaatsen voor de historische schepen zijn de haven is positief bestemd met een aanduiding op de verbeelding. In de regels is vastgelegd dat deze varende historische schepen ook mogen worden gebruikt om te wonen of langdurig te verblijven.

Artikel 9 Wonen - 1

Deze bestemming is gebruikt voor de grondgebonden woningen. Voor de gestapelde woningen is een afzonderlijke bestemming 'Wonen – 2' opgenomen. In de bestemming 'Wonen' zijn uitsluitend grondgebonden woningen toegestaan, zonder andere functies. Wel is het medegebruik van een deel van de woning voor een beroep of bedrijf aan huis toegestaan. De hoofdfunctie wonen mag daardoor echter niet worden verdrongen. Voor de erfbouwingsregeling zijn de standaardregels van Vlaardingen overgenomen.

Artikel 10 Wonen - 2

Deze bestemming is gebruikt voor de woongebouwen met gestapelde woningen waar geen menging met andere functies voorkomt. Ook hiervoor geldt dat het medegebruik van een deel van de woning voor een beroep of bedrijf aan huis is toegestaan. De hoofdfunctie wonen mag daardoor echter niet worden verdrongen. De woongebouwen met bergingen e.d. moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd.

6.4.3 Dubbelbestemmingen

De dubbelbestemmingen kunnen worden gebruikt voor gronden met een gebruiksfunctie die daarnaast nog een andere waarde/belang hebben dat bescherming behoeft. Met de dubbelbestemming kan in die situatie een voorrangsregeling worden aangegeven. In dit bestemmingsplan voor het stadshart behoeven de archeologische- en cultuurhistorische waarden bescherming en is een dergelijke bescherming ook ingebouwd voor de belangen van de waterkeringen.

Ten behoeve van de dubbelbestemmingen voor archeologie zijn de standaardbepalingen gebruikt zoals die zijn opgenomen in het onlangs vastgestelde bestemmingsplan 'Holy-Zuidwest'.

In de regels van de dubbelbestemming zelf is aangegeven dat deze voorrang hebben op de andere daar aanwezige bestemmingen.

Bouwen is mogelijk als de belangen van de dubbelbestemming daarbij in acht worden genomen.

Binnen de dubbelbestemmingen geldt er bovendien een verbod om zonder omgevingsvergunning een groot aantal groundbewerkingen uit te voeren. Ook daarbij wordt er eerst getoetst aan de te beschermen waarden/belangen.

In de bestemmingsomschrijvingen van de onderliggende bestemmingen (zoals 'Centrum' en 'Wonen' wordt niet meer verwezen naar de dubbelbestemmingen. De digitale verbeelding is hier leidend. De digitale verbeelding vorm immers de ingang voor de gebruiker en daar wordt met één 'muisklik' gelijk duidelijk dat een pand bijvoorbeeld bestemd is voor 'Centrum' en mede bestemd voor 'Waarde – Archeologie – 1' en 'Waarde – Cultuurhistorie'. Het is niet nodig om daar ook in de bestemmingsomschrijvingen van de onderliggende bestemmingen nog een keer naar te verwijzen. De leesbaarheid van de regels wordt daardoor vergroot, zonder dat dit ten koste gaat van de informatie die de gebruiker van het plan krijgt.

Artikel 11 Waarde - Archeologie-1

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de AMK-terreinen waarvoor de aanwezigheid van archeologische waarden is vastgesteld. Binnen dit gebied is geen nieuwe bebouwing of uitbreiding van bestaande bebouwing toegestaan, tenzij met een archeologisch rapport kan worden aangetoond dat de archeologische waarden daardoor niet worden aangetast.

Artikel 12 Waarde - Archeologie-2

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Bouwwerken groter dan 50 m² of bodemingrepen dieper dan 30 centimeter zijn hier niet toegestaan tenzij met een archeologisch rapport kan worden aangetoond dat de archeologische waarden daardoor niet worden aangetast.

Artikel 13 Waarde - Archeologie-3

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de gebieden met een hoge tot middelhoge verwachtingswaarde. Bouwwerken groter dan 100 m² of bodemingrepen dieper dan 30 centimeter zijn hier niet toegestaan tenzij met een archeologisch rapport kan worden aangetoond dat de archeologische waarden daardoor niet worden aangetast.

Artikel 14 Waarde – Cultuurhistorie

Deze dubbelbestemming is gebruikt om bescherming te bieden aan het beschermd stadsgezicht van Vlaardingen. Naast de monumentenstatus van een groot aantal monumentale gebouwen, geniet ook de historische structuur met pleinen en gevelwanden bescherming door de aanwijzing als beschermd stadsgezicht. Volgens de Monumentenwet 1988 dient het bestemmingsplan te voorzien in een beschermingsregeling voor dit waardevolle stadsgezicht. Daartoe is in deze dubbelbestemming voorgeschreven dat de gevelwanden gesloten moeten blijven, dat de gebouwen met een dak moeten worden afgedekt, dat de bestaande kapvormen moeten worden gehandhaafd, dat de nokrichting evenwijdig aan de zijgevel moet lopen (tenzij bestaande andere nokrichting) en zijn goot- en

bouwhoogtes voorgeschreven. Voor verbouwingen of nieuwbouw waarbij deze bestaande verschijningsvorm wordt gehandhaafd is geen afwijking nodig. Maar afwijkingen of vergrotingen zijn alleen met een afwijking toegestaan. Daarbij vraagt het bevoegd gezag advies van de Commissie voor welstand en monumenten. Voor de gebouwen met een monumentenstatus geldt nog een strengere beschermingsregiem die is geregeld in de Monumentenwet. Voor elke wijziging (verbouwing) aan een monument is een monumentenvergunning nodig. Ook als de bestaande verschijningsvorm daarbij wordt gehandhaafd.

De rijks- en gemeentelijke monumenten zijn niet op de verbeelding aangeduid. De monumentenstatus wordt immers buiten het bestemmingsplan om geregeld en vastgesteld. Ook de bescherming van rijks- en gemeentelijke monumenten loopt via de Monumentenwet 1988 en niet via het bestemmingsplan. In de regels worden er dan ook geen voorschriften aan de aanduiding monument verbonden. Om de verbeelding van het bestemmingsplan leesbaar te houden is er voor gekozen om de monumenten niet op de verbeelding aan te duiden. In de nieuwe RO-standaarden is er voor het bestemmingsplan geen signaleringsfunctie meer opgenomen.

Artikel 15 Waterstaat – Waterkering

Deze dubbelbestemming is gebruikt om de waterkeringen in het gebied te beschermen. In de aangegeven zone van de waterkering zijn geen bouwwerkzaamheden of grondbewerkingen toegestaan, zonder toestemming van het Waterschap.

6.4.4 Algemene regels

Artikel 16 Anti-dubbeltelregels

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

Artikel 17 Algemene bouwregels

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

Artikel 18 Algemene gebruiksregels

In artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat het gebruik in strijd met een bestemmingsplan verboden is en strafbaar is gesteld. In het bestemmingsplan is daarop aangesloten door expliciet een aantal gebruiken op te sommen die als strijdig met het bestemmingsplan worden aangemerkt.

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

Artikel 19 Algemene aanduidingsregels

In deze bepaling is de 'vrijwaringszone – molenbiotoop' opgenomen. Uit deze regels vloeien hoogtebepalingen voort. Om de windvang van de Aeolus Molen te beschermen mag er binnen deze zone niet zo hoog worden gebouwd dat de windvang van de molen daardoor wordt belemmerd.

Artikel 20 Algemene afwijkingsregels

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

- nutsbebouwing en bebouwing die nodig is ten behoeve van het verkeer binnen een zone van 1 meter naast de verkeersbestemmingen;
- geringe afwijkingen van de ligging van bestemmings- en bouwgrenzen en andere grenzen, voorzover die nodig zijn ter aanpassing van het plan aan de bij uitmeting blijvende werkelijke toestand van het terrein;
- afwijkingen van bepalingen, gesteld ten aanzien van maten en percentages.

Artikel 21 Algemene wijzigingsregels

De regels bevat een wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Voor het gebied tussen de Cronjéstraat en de Groen van Prinstererstraat is een wijzigingsgebied aangewezen waarin de volgende ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt:

- Een gebouw met de bestemming Gemengd langs de Cronjéstraat.
- Een gebouw met de bestemming Centrum op de hoek van de Cronjéstraat en de Gedempte Biersloot;
- Woningen in het gebied achter de Cronjéstraat;
- Maximaal 165 woningen in grondgebonden dan wel gestapelde vorm;
- Aan de zijde van de bestaande woningen aan de Jozef Israëlstraat en de Groen van Prinstererstaat mag de bouwhoogte van deze nieuwe woningen niet hoger zijn dan de bouwhoogte van een eengezinswoning met twee bouwlagen en een kap.
- Aan de zijde van de Cronjéstraat mag de bouwhoogte van de gebouwen oplopen tot maximaal 18 meter.
- De huidige verkeersstructuur kan worden gewijzigd.

6.4.5 Overgangs- en slotregels

Artikel 22 Overgangsrecht

Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan is dat bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus als zodanig als recht zijn toegestaan. De overgangsrechtelijke bepalingen dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode wordt beslist over sloop respectievelijk beëindiging.

Bouwwerken en gebruiksvormen die al strijd zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie. Uitgangspunt is dat overgangsrechtelijke situaties, zowel voor bouwen als voor gebruik, uitzonderingen zijn. Die situaties worden tijdelijk gedoogd. De bepalingen van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze bepalingen zijn zodoende overgenomen.

Artikel 23 Slotregel

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

6.5 Staat van horeca-activiteiten

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. Milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen; in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾: deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant: het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen.
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

In dit bestemmingsplan wordt de volgende categorie-indeling horeca gehanteerd:

Categorie 1 : Lichte horeca / dagzaken

Hierbij gaat het om winkelondersteunende horeca zonder alcoholvergunning. Voornaamste criterium is de Winkeltijdenwet, hetgeen inhoudt maandag tot en met zaterdag geopend tot maximaal 22.00 uur en op koopzondagen. Tot de categorie lichte horeca behoren in elk geval zaken als:

- Automatiek
- Broodjeszaak, croissanterie
- Lunchroom
- Koffiebar, tearoom
- IJssalon
- Traiteur / Afhaalcentrum

Voor bepaalde zaken als een ijssalon, traiteur/afhaalcentrum, geldt dat zij wel op zondag geopend mogen zijn, omdat zij vallen onder het vrijstellingenbesluit (artikel 10b van het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet).

Categorie 2 : Horeca

Onder deze categorie vallen horeca-inrichtingen waarbij de exploitatie primair is gebaseerd op het verstrekken van maaltijden / eten. Alleen hebben zij of een drank- & horecavergunning en/of zijn zij buiten de tijden van de Winkeltijdenwet

¹⁾ Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die *normaal gesproken* verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een *individueel bedrijf* worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

geopend en hebben een verkeersaantrekkende werking. Tevens kunnen zij over een bezorg- of afhaalservice beschikken, waardoor zij aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken. Ook bedrijven / inrichtingen gericht op het verschaffen van logies, al of niet in combinatie met het verstrekken van consumpties en/of drank, vallen onder deze categorie.

Tot de categorie "horeca" behoren zaken als:

- Bistro
- Brasserie
- Restaurant
- Eetcafé
- Cafeteria
- Shoarma / grillroom
- Met eventueel bezorg- en/of afhaalservice (pizza, chinees)
- Hotel / motel / pension

Categorie 3 : Middelzware horeca

In deze categorie zitten de horecabedrijven waarbij de exploitatie primair is gebaseerd op het verstrekken van dranken voor gebruik ter plaatse en die voor een goed functioneren ook een gedeelte van de nacht geopend zijn. Daardoor kunnen zij een groter publiek aantrekken en daardoor aanmerkelijke hinder voor de omgeving met zich meebrengen.

Tot de categorie "middelzware horeca" behoren zaken als:

- (grand)Café
- Bierhuis
- Biljartcentrum / snookercafé
- Proeflokaal

(N.B. Als het proeflokaal wordt gecombineerd met "eten", valt het onder categorie 2).

Categorie 4 : Zware horeca

Met zware horeca worden de zaken aangeduid die gelet op de vloeroppervlakte veel bezoekers hebben en waar geluid (muziek) een belangrijk deel is van de bedrijfsvoering.

Tot deze categorie behoren zaken als:

- Zalenverhuur / partycentrum (regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek- en dansevenementen)
- Dancing / discotheek
- Bar / nachtclub
- Amusementscentrum of casino, met horeca

De laatste is onder de categorie zware horeca geplaatst, gelet op de bijzondere wetgeving waarmee deze vorm van vrijetijdsbesteding te maken heeft.

7. UITVOERING EN HANDHAVING

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6., lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (2008) dient bij het opstellen van een bestemmingsplan onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Daar waar voor het merendeel van het plangebied het een overwegend conserverend bestemmingsplan betreft, zijn er voor de gemeente Vlaardingen, met uitzondering van de kosten van het opstellen, geen kosten aan dit plan verbonden. Voor een aantal specifieke ontwikkelingen is het volgende aan de orde.

Ad. 1. Ontwikkeling Leisure-concept in het voormalige V&D-pand, Veerplein 134

De gemeente heeft met de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst gesloten met betrekking tot het kostenverhaal in de zin van de Wro. In de realisatie-overeenkomst met de ontwikkelende partij zijn er in het contract bepalingen opgenomen met betrekking tot planschade. Het onderstaande programma zal worden gerealiseerd :

- Amusementscentrum, 900 m² bvo
- Bioscoop, 3600 m² bvo
- Restaurant, 300 m² bvo
- Fitness, 1400 m² bvo.

Ten behoeve van de planrealisatie wordt momenteel een zelfstandige projectprocedure ex art. 3.10 Wro doorlopen.

Ad. 2. Project 't Palet, Afrol – hoek Gedempte Biersloot

De gemeente is op dit moment in onderhandeling met woningcorporatie Waterweg Wonen over de vorm van samenwerking. De samenwerking zal tot stand komen door middel van een samenwerkingsovereenkomst of door een eenmalige grondtransactie.

Het kostenverhaal zal via een anterieure overeenkomst worden geregeld of indien er sprake is van een grondtransactie, daarin verwerkt worden. Het onderstaande programma zal worden gerealiseerd:

- Basisschool met 12 leslokalen, 1740 m² bvo
- Kinderopvang, 840 m² bvo
- 18 zorgappartementen Steinmetz de Compaan, 2034 m² bvo
- 10 woonappartementen Waterweg Wonen, 1117 m² bvo.

Indien Waterweg Wonen en de Gemeente Vlaardingen overgaan tot een samenwerkings overeenkomst zal die overeenkomst bepalingen met betrekking tot planschade bevatten. Indien er sprake is van een grondtransactie zal dit aspect nader onderzocht moeten worden.

Ad. 3. Vernieuwbouw stadskantoor – Westnieuwland 6

Gekozen is voor een model vernieuwbouw van het huidige stadskantoor aan het Westnieuwland 6. De totale investering van de vernieuwbouwplannen en de eventuele planschade zullen gedekt moeten worden uit de meerjarenbegroting van de gemeente. De geplande investering bedraagt € 38.1 miljoen.

Ad. 4. Actieplan Wonen – Nieuwbouw achter Cronjéstraat

Het blok woningen gelegen tussen de Cronjéstraat en de Groen van Prinstererstraat (ten oosten van de Jozef Israëlsstraat), in eigendom van 2 woningcorporaties, is verouderd en aan vervanging toe. Realisering van de nieuwbouw is gepland omstreeks 2014 – 2015. Er zijn nog geen concrete uitgewerkte plannen. Om deze reden is gekozen voor het instrument “wijzigingsbevoegdheid” voor burgemeester en wethouders, binnen een aantal vastgelegde randvoorwaarden (maximum aantal woningen, parkeernorm e.d.). Dit betekent dat in dit bestemmingsplan de geldende planologische regeling wordt opgenomen, met een op de plankaart en in de regels op te nemen wijzigingsbevoegdheid. Daarmee hoeft op dit moment niet te worden voorzien in een financiële onderbouwing c.q. de financiële uitvoerbaarheid / dekking behoeft niet te worden aangetoond.

7.2 Handhaving

De gemeente Vlaardingen acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke kwaliteiten binnen het plangebied te garanderen.

Handhaving kan worden omschreven als “elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen”.

Handhaving ziet toe op het stellen van normen, het uitvoeren van normen, het houden van toezicht en het opleggen van sancties. Het handhavingsbeleid heeft als doel vast te leggen op welke wijze in de gemeente Vlaardingen middelen, zoals wettelijke regelingen en menskracht, worden ingezet, teneinde een adequaat handhavingsniveau te kunnen bereiken. Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. De gemeente is in beginsel verplicht om op te treden tegen overtreding van de voorschriften. Ook in de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening, in werking getreden per 1 juli 2008, ligt de primaire verantwoordelijkheid voor het daadwerkelijk controleren en handhaven bij de gemeente.

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

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

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

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

- gebruik bouwwerken en terreinen
- gebruiksvrijstellingen
- aanleggen van werken

Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening

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

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

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

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

Het onderhavige plan is geen eindproduct. Het zal gevolgd moeten worden door een pragmatische uitvoering. Deze zal, na vaststelling van het beleidsplan, in

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

Voor het plangebied Stadshart heeft een inventarisatie plaatsgevonden op het gebied van ruimtelijke ordening, bouwen en afwijkend gebruik van gebouwen. De gegevens zijn verkregen uit waarneming ter plaatse; luchtfoto's zijn hierbij een hulpmiddel.

Bovengenoemde inventarisatie dient als vertrekpunt voor een modern, actueel bestemmingsplan. De bestaande situatie is daarbij opgemeten en vastgelegd. We spreken in dit geval van een zogenaamde nulsituatie.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro (2008)

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het besluit ruimtelijke ordening 2008 is het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. De Directie Ruimte en Mobiliteit, afdeling Ruimte en Wonen van de provincie Zuid-Holland;
2. VROM-Inspectie regio Zuid-West;
3. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland;
4. Dagelijks Bestuur Stadsregio Rotterdam;
5. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland;
6. De Dienst Vastgoed, directie West van het ministerie van Defensie;
7. Het ministerie van Economische Zaken, regio Zuid-West;
8. Rijksdienst voor het Cultuurhistorisch Erfgoed;
9. De Kamer van Koophandel, Rotterdam;
10. De N.V. Nederlandse Gasunie, district West;
11. De Welstandscommissie;
12. De Vlaardingse Adviescommissie Wonen;
13. Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

Resultaten vooroverleg

Per 15 juli 2010 is van de instanties genoemd onder de navolgende nummers een reactie ontvangen:

1 (gecoördineerde reactie, mede namens 4), 2 (mede namens 5 en 7), 3, 9, 10, 12 en 13. Hier onder volgt een korte samenvatting van deze reacties en het gemeentelijk commentaar daarop, met mogelijke aanpassingen voor het bestemmingsplan.

1. Directie Ruimte en Mobiliteit, ARW, provincie Zuid-Holland

De reactie van de provincie Zuid-Holland is een gecoördineerde reactie, mede namens het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam (4). Opgemerkt wordt dat het provinciale beoordelingskader per 1 juli 2008 is vormgegeven in het interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het voorontwerp- bestemmingsplan is conform dit beleid. Voorts wordt nog aangegeven dat in voorkomende gevallen het overgangsrecht artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud) nog van toepassing is (verzoeken om vrijstelling ex artikel 19 WRO ingediend voor 1 juli 2008).

Gemeentelijk commentaar

Reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

2. VROM Inspectie – Regioafdeling Zuid-West

In haar reactie stelt de VROM Inspectie dat, gelet op de nationale belangen zoals verwoord in de RNRB (Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid, TK 2007 – 2008), het voorontwerp- bestemmingsplan aanleiding geeft tot de volgende opmerkingen.

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid

Geluid.

In het plan wordt een viertal ontwikkelingen meegenomen:

- Ontwikkeling Leisure-concept in het voormalige V&D pand, Veerplein 134;
- Project 't Palet, Afrol – hoek Gedempte Biersloot;
- Bouw van een nieuw stads kantoor, Westnieuwland 6;
- In het kader van het Actieplan Wonen: herstructurering/nieuwbouw achter de Cronjéstraat.

Genoemde ontwikkelingen zijn op de kaart en in de regels verwerkt.

Voor de eerste twee ontwikkelingen wordt een zelfstandige projectprocedure doorlopen en vereisen een goede onderbouwing en verantwoording in het bestemmingsplan.

De nieuwbouw van het stads kantoor wordt in dit bestemmingsplan direct mogelijk gemaakt.

Voor de laatste ontwikkeling in het kader van het Actieplan Wonen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesteld dat ten behoeve van de projecten 2 ('t Palet, Afrol) en 3 (nieuwbouw stads kantoor) akoestisch onderzoek nodig is.

Verzocht wordt de resultaten van het onderzoek in het ontwerpbestemmingsplan te verwerken.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient onderzoek te worden gedaan naar het treffen van maatregelen om de geluidsbelasting af te laten nemen.

Voor de wijzigingsbevoegdheid (project 4 achter de Cronjéstraat) geldt in principe hetzelfde.

In het geval er geen hogere waarde wordt vastgesteld bij het moederplan, kan worden volstaan met een meer globale akoestische beschouwing, waarin in elk geval wordt onderbouwd dat de gewenste wijzigingsbevoegdheid akoestisch mogelijk is.

In de toelichting ontbreekt een globale akoestische beschouwing. Evenmin worden er geluidsvoorwaarden gesteld aan de nieuwbouw van de woningen in de algemene wijzigingsregels.

Verzocht wordt aandacht te besteden aan het wegverkeerslawaai in relatie tot dit project.

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid

Luchtkwaliteit.

Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt geconstateerd dat project 't Palet (nieuwe brede school met 28 woningen) onder de NIBM-grens van 3% ligt. Bij overige ontwikkelingen wordt niet stilgestaan.

Verzocht wordt de overige ontwikkelingen te betrekken bij de verantwoording van het aspect luchtkwaliteit en daarbij ook rekening te houden met cumulatie van effecten van ontwikkelingen die de lucht niet in betekenende mate vervuilen.

Gemeentelijk commentaar

Situatie is inmiddels zodanig gewijzigd dat voor het project 't Palet (Gedempte Biersloot / Afrol) geen projectprocedure meer wordt gevolgd. Gezien de fase waarin het bestemmingsplan zich bevindt wordt dat niet meer zinvol geacht.

Aspect Geluid (verkeerslawaaï): project 't Palet is aan nadere beschouwing onderworpen en er is akoestisch onderzoek verricht. Duidelijk is dat de gevelbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Resultaten van het onderzoek zijn verwerkt in par. 5.2. van de toelichting.

Een ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden zal tegelijkertijd met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Overigens behoeft ten aanzien van het project nieuwbouw stadskantoor geen akoestisch onderzoek te worden verricht, aangezien de omliggende straten allen 30 km.-gebied betreffen.

Ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid (project 4 achter de Cronjéstraat) is een globale akoestische beschouwing opgenomen in dezelfde par. 5.2. van de toelichting.

Aspect Luchtkwaliteit: voor alle 4 bovengenoemde ontwikkelingen zijn voor 2010 en 2020 berekeningen uitgevoerd met het CAR-model, versie 8.1. Resultaten daarvan, alsmede een concrete beschouwing per project, zijn opgenomen in par. 5.3 Luchtkwaliteit van de toelichting. De tekst daarvan is daartoe geactualiseerd.

Ten aanzien van de cumulatie van effecten als gevolg van de 4 ontwikkelingen, merken wij op dat geen substantiële verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt, aangezien het in alle gevallen projecten betreft die ver onder de NIBM-grens van 3 % liggen en het voorts afzonderlijke projecten / ontwikkelingen zijn die onderling op aanmerkelijke afstand van elkaar liggen, en geen gebruik maken van dezelfde infrastructuur.

3. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

De reactie betreft het thema dubbelbestemmingen. In paragraaf 6.4.3.

Dubbelbestemmingen van de toelichting staat dat er voor dubbelbestemmingen onderling geen voorrangregeling is opgenomen.

De verantwoordelijkheid van de veiligheid van waterkeringen en de veiligheidsafweging ligt echter primair bij het HHR van Delfland. Deze taakstelling moet door het hoogheemraadschap te allen tijde uit te voeren zijn. Verzocht wordt het plan hierop aan te passen.

Aan alle overige aspecten die van belang zijn voor een goede waterhuishouding is in het plan invulling gegeven.

Gemeentelijk commentaar

In de regeling zoals in het voorontwerp opgenomen, maakt het college van burgemeester en wethouders de afweging tussen belangen (bijv. waterkering en archeologie), alvorens ontheffing te verlenen. Daar waar de veiligheid / waterkering prevaleert zal die ontheffing in de regel ook worden verleend.

Inmiddels is voor nieuwe bestemmingsplannen in Vlaardingen een standaard ontwikkeld ten aanzien van dubbelbestemmingen, waarbij een onderlinge voorrangregeling is opgenomen. Deze standaard wordt ook in het ontwerp-bestemmingsplan overgenomen (art. 11 t/m 15, respectievelijk waarde-archeologie 1-2-3, waarde cultuurhistorie en waterstaat-waterkering). De tekst van de toelichting, hoofdstuk 6 Juridische aspecten, 6.4.3. Dubbelbestemmingen, is dienovereenkomstig aangepast.

9. Kamer van Koophandel Rotterdam

De Kamer zegt dat zij zich in het algemeen kan vinden in de strekking van het voorontwerp. Zij spreekt waardering uit voor de inspanningen van het college om de binnenstad van Vlaardingen te vitaliseren en het feit dat daarbij regelmatig ook de winkeliers van Stichting Stadshart Vlaardingen worden betrokken. Voorts is men te spreken over de plannen voor een verbetering van de uitstraling van de Hoogstraat middels een beeldkwaliteitplan. Mede namens de Winkeliersvereniging Stichting Stadshart Vlaardingen heeft de Kamer enkele opmerkingen.

Dit betreft in de eerste plaats overlast tijdens bouwwerkzaamheden. De bouw van een nieuw stadskantoor alsmede de beoogde versterking van het Veerplein met leisuurevoorzieningen, brengen grootschalige bouwwerkzaamheden met zich mee. Er dient op dusdanige wijze te worden gewerkt dat overlast voor ondernemers minimaal zal zijn, het winkelcentrum bereikbaar blijft voor klanten en leveranciers, dit mede ter voorkoming van omzetverlies.

De Kamer adviseert de ondernemers in het stadshart actief te benaderen en voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden werkafspraken te maken.

Tevens constateert zij dat de parkeerdruk in het stadshart gemiddeld tot zeer hoog is. Parkeerbeleid van gemeente dient er op gericht te zijn dat parkeervraag en parkeeraanbod goed op elkaar zijn afgestemd. Naar de mening van de Kamer is dit te ondervangen met een uitbreiding van de parkeergarages.

Ook staat de Kamer stil bij het aspect winkeluitbreiding. Veel gemeenten kiezen namelijk bij herstructurering van bestaande winkelcentra, als ook nieuwe ontwikkelingen, voor een uitbreiding van het winkelvloeroppervlak. Dit kan echter leiden tot overcapaciteit van winkelruimte, doordat onvoldoende rekening wordt gehouden met bevolkingskrimp, e-commerce en het voorzieningsgebied van de gemeente in relatie tot omliggende gemeenten.

De Kamer uit waardering voor het feit dat daarmee in dit plan wel rekening wordt gehouden. Het voorontwerp geeft namelijk aan dat, mede door de opkomst van internetwinkelen, er geen ruimte is voor uitbreiding van het winkelvloeroppervlak.

Ook de ondernemers in het stadshart vinden het van belang dat er geen verdere uitbreiding van het aantal m² winkelvloeroppervlak plaatsvindt. Wel dient er voldoende flexibiliteit te worden gecreëerd voor eventuele verschuivingen binnen de bestaande detailhandel. Concluderend zegt de kamer het beleid van de gemeente, zoals neergelegd in het voorontwerp, ten zeerste aan te moedigen.

Gemeentelijk commentaar

Het aspect "overlast tijdens bouwwerkzaamheden" is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde en verder inhoudelijk niet relevant. Niettemin zullen wij er alles aan doen om de overlast tot het meest noodzakelijke te beperken, de winkeliers over de aanstaande bouwprocessen te informeren en waar nodig de juiste werkafspraken te maken.

Wij delen overigens niet de mening dat de bereikbaarheid van het Stadshart / winkelgebied tijdens de bouwwerkzaamheden sterk zal verminderen.

Voldoende parkeergelegenheid.

De beleidsvisie voor het centrum is dat dit voor een groot deel autoluw is. Bereikbaarheid en parkeren dienen optimaal te worden afgestemd op bewoners en bezoekers. We willen dat bezoekers parkeren in de aanwezige parkeergarages, waardoor er ook minder verkeer is in de binnenstad. In de binnenstad zelf zijn momenteel voldoende kortparkeerplaatsen beschikbaar. In het kader van dit bestemmingsplan is ter onderbouwing van alle 4 nieuwe ontwikkelingen het aspect parkeerbehoefte versus aanbod afgewogen. Voor de middellange termijn – tot ca. 2020 – wordt een nieuwe grote parkeergarage voorzien bij de oostelijke entree van de binnenstad (kop van de Schiedamseweg / hoek Hoflaan) – zie o.a. de Structuurvisie "Vitalisering binnenstad, Op weg naar 2020".

Winkeluitbreiding.

Hoewel de Kamer waardering uit voor het feit dat dit plan rekening houdt met zaken als bevolkingskrimp, e-commerce en het verzorgingsgebied in relatie tot omliggende gemeenten, waardoor er geen ruimte zou moeten zijn voor (substantiële) uitbreiding van het totale winkelvloeroppervlak, pleit zij ook voor voldoende flexibiliteit voor eventuele verschuivingen binnen de bestaande detailhandel. Een dergelijke ontwikkeling doet zich thans voor nu er een initiatief ligt om de warenhuis-formule terug te laten keren in Vlaardingen-Centrum, zij het in een kleinschaliger vorm.

Het betreft hier het pand Veerplein 106 - 108 – 110. Daarmee wordt in elk geval een "attractor", een publiekstrekker van de eerste orde binnengehaald, waarvan de aantrekkingskracht die van het gehele Stadshart zal versterken. Ook wordt hiermee een belangrijk hiaat binnen de branchering van het Vlaardingse winkelbestand opgevuld. Dit bestemmingsplan scheidt in elk geval de voorwaarde om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Eén en ander is in de toelichting verwoord in par. 4.5 Detailhandel – onder "Actueel".

10. N.V. Nederlandse Gasunie

De Gasunie deelt mee dat het plan is getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM voor aardgastransportleidingen, zoals

dat naar verwachting begin 2011 in werking zal treden middels de AMVB Buisleidingen. Op grond van deze toetsing komt zij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de hierbij dichtst gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op verdere planontwikkeling.

Gemeentelijk commentaar

Reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen of wijzigingen in het bestemmingsplan.

12. Vlaardingse Adviescommissie Wonen

De VAC Wonen zegt dat de plannen voor vitalisering van de binnenstad naast kansen voor Vlaardingen, ook diverse aandachtspunten voor bewoners en bezoekers oproepen.

Zij noemt daarbij een aantal punten en stelt een aantal vragen.

- Men is benieuwd wat afsluiting van het Liesveldviaduct zal gaan betekenen voor de toegankelijkheid van het Stadshart. Ook is onduidelijk wat de route voor het openbaar vervoer zal worden.
- De maximale hoogte van de bebouwing op de hoek van de Cronjéstraat / Gedempte Biersloot (45 meter) acht men erg hoog. Is daarbij gedacht aan schaduwwerking en hoe wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers opgelost ?
- Gesteld wordt dat voor nieuwbouw van gebouwen binnen de bestemming Maatschappelijke Doeleinden geen vaste afmetingen worden vastgelegd, maar flexibele afmetingen zonder dat maximaal gedetailleerde hoogtebepalingen worden genoemd.
- Ten aanzien van de plannen in het voormalige V&D pand aan het Veerplein ("Leisureconcept" met o.a. bioscoop, fitness en grandcafé) is men benieuwd hoe het parkeren voor de bezoekers wordt geregeld. Hebben bestaande parkeergarages daarvoor voldoende capaciteit ?
- Ook verwacht men overlast van jongeren rond het gebouw. Is ook rekening gehouden met een grotere capaciteit aan fietsenstalling ?
- Ten aanzien van de plannen voor een fitnesscentrum midden in de stad vraagt men zich af of dat niet ten koste gaat van de fitnesslokatie in de Broekpolder (Polderpoort).
- Bij het nieuwe Stadskantoor worden slechts 40 parkeerplaatsen gerealiseerd, terwijl alle ambtenaren van diverse lokaties in dit nieuwe kantoor komen te werken. Men verwacht dat dit ten koste zal gaan van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarages. Is hiernaar gekeken in samenhang met de verhoogde benodigde capaciteit voor het amusementscentrum aan het Veerplein ?
- Vlaardingen is uitgeroepen tot "Groenste stad van Nederland". Helaas is hiervan niets terug te vinden in het bestemmingsplan Stadshart.
- Onduidelijk is wat de nieuwe functie wordt van het Liesveldviaduct na afsluiting.

Gemeentelijk commentaar

Het merendeel van de opgesomde aandachtspunten en gestelde vragen heeft geen relevantie voor het bestemmingsplan. Puntsgewijs wordt even kort op één en ander ingegaan.

- Afsluiting van het Liesveldviaduct voor (doorgaand) autoverkeer is niet meer dan een mogelijke ingreep in het kader van de vitalisering van de binnenstad, die nog nader moet worden uitgewerkt (als zodanig genoemd in het Actieplan Wonen en in de Structuurvisie Vitalisering Binnenstad, Op weg naar 2020). Overigens is dit geen zaak voor het bestemmingsplan, aangezien de geldende bestemming "verkeersdoeleinden" blijft gehandhaafd. Het ligt daarbij voor de hand dat het Liesveldviaduct haar functie als doorgaande openbaar vervoer-route zal blijven behouden.
- Voor het gebied achter de Cronjéstraat en Gedempte Biersloot is ten behoeve van herstructurering een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (art. 21.2). Daartoe zal in de eerste plaats een bouwplan moeten worden ontwikkeld. In hetzelfde artikel 21.2 is een aantal regels opgenomen, die daarbij in acht moeten worden genomen. Dit betreft onder meer: vooraf dient een bezonnings- en windtunnel-onderzoek plaats te vinden; er dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd volgens de parkeernormen van de gemeentelijke parkeernota.
- Het gestelde dat voor nieuwbouw van gebouwen binnen de bestemming Maatschappelijke Doeleinden geen vaste afmetingen, noch maximaal gedetailleerde hoogtebepalingen zijn vastgelegd, is onjuist. Op de plankaart zijn per perceel een bebouwingsvlak alsmede de maximaal toegestane bouwhoogte in meters, aangeduid. Binnen de bebouwingsvlakken zijn echter geen beperkende bebouwingspercentages opgenomen.
- Ten behoeve van de realisering van het Leisureconcept in het voormalige V&D-gebouw aan het Veerplein wordt een zelfstandige projectprocedure gevolgd (start medio augustus 2010). Voor deze projectprocedure is een uitvoerige ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In de paragraaf Verkeer en Vervoer is de verkeersproductie van de verschillende functies berekend en is een vergelijking gemaakt met de functie detailhandel (volgens de geldende bestemming). In het geval het gebouw een volledige detailhandelfunctie zou hebben, ligt de verkeersintensiteit zelfs iets hoger dan wanneer het leisureconcept wordt gerealiseerd. Het leisureconcept heeft verder het voordeel dat de bezoekers zich meer over de dag verspreiden dan wanneer er alleen maar detailhandel in het gebouw zou worden gevestigd. Bovendien liggen de drukste uren bij het leisureconcept in de avonduren. Voor wat betreft de parkeerbehoefte is een berekening voor het leisureconcept gemaakt door oppervlaktes uit te zetten tegen de bijbehorende parkeernormen. Uit de parkeerbalans blijkt dat het zwaartepunt in de avonduren komt te liggen (zaterdagavond: ca. 325 parkeerplaatsen benodigd). Eindconclusie is dat de parkeerbehoefte van het leisureconcept kan worden opgevangen door de bestaande parkeergarages.
- Verwachte overlast door jongeren rondom het gebouw is geen item voor het bestemmingsplan. De capaciteit van bewaakte fietsenstallingen in het Centrum is recent vergroot: achter het V&D-pand en een nieuwe stalling op een ponton in de Oude Haven naast de brug.
- De concurrentiepositie van een nieuw fitnesscentrum in het Centrum ten opzichte van de Polderpoort is geen item voor het bestemmingsplan.

- Het is juist dat onder het nieuwe stadskantoor ca. 40 parkeerplaatsen zijn gepland voor bezoekers en enkele specifieke doelgroepen. De medewerkers zijn primair aangewezen op de nabijgelegen, bestaande parkeergarage. Omdat door centralisatie van de organisatie in principe te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn, zal voor de medewerkers een mobiliteitsplan worden opgesteld, dat gericht zal zijn op stimulering van het OV-gebruik. Bezoekers van het amusementscentrum aan het Veerplein zijn primair aangewezen op de bestaande parkeergarage / parkeerdekken ter weerszijden van het Liesveldviaduct.
- Dat Vlaardingen is uitgeroepen tot groenste stad van Nederland heeft verder geen betekenis voor de herziening / actualisering van dit bestemmingsplan.
- De vraag over de functie van het Liesveldviaduct is reeds beantwoord onder het eerste aandachtspunt.

Conclusie is dat deze reactie geen aanleiding geeft tot wijzigingen of aanpassingen in het bestemmingsplan.

13. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

De VRR brengt in het kader van de externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Met betrekking tot dit bestemmingsplan zijn geen relevante externe veiligheidsaspecten geconstateerd. Wel wijst men op enkele aandachtspunten. Gebleken is dat de bereikbaarheid in delen van het plangebied als gevolg van een smal stratenprofiel en een hoge parkeerdruk beperkt is en de inzet van een redvoertuig wordt bemoeilijkt.

Geconstateerd wordt dat met name rondom het Veerplein en in de nabijheid van de Afrol / Gedempte Biersloot de bluswatervoorzieningen niet optimaal zijn. Mede gezien het feit dat binnen het plangebied is voorzien in functiewijzigingen en / of grootschalige uitbreiding op onder meer voornoemde lokaties, wordt geadviseerd de mogelijkheden voor verbetering van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen te onderzoeken en waar mogelijk te realiseren.

Tenslotte wordt geadviseerd bij een aantal bestemmingen (Centrum, Gemengd, Maatschappelijk en Wonen) een nadere eis in de planregels op te nemen ter waarborging van de brandveiligheid en rampenbestrijding.

Gemeentelijk commentaar

VRR merkt zelf op dat met betrekking tot dit bestemmingsplan geen relevante externe veiligheidsaspecten zijn geconstateerd. Daarmee is de conclusie helder: deze reactie geeft geen aanleiding tot wijzigingen of aanpassingen in het bestemmingsplan

Aandachtspunten als bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen zullen worden ingebracht in het regulier overleg met de Regionale Brandweer Rotterdam Rijnmond – District Waterweg.

Ten aanzien van het advies bij een aantal bestemmingen nadere eisen op te nemen in de planregels ter waarborging van de brandveiligheid en rampenbestrijding,

merken wij op dat het in het plangebied om hoofdzakelijk bestaande bebouwing gaat, zodat het nut hiervan ons ontgaat. Daarnaast kunnen wij ons geen concrete voorstelling maken van wat die nadere eisen zouden moeten inhouden.

8.2 Bewonersoverleg

Bij aanvang van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan is een inloop- of informatie bijeenkomst voor de bewoners van het plangebied georganiseerd.

Op woensdag 6 oktober 2010 konden de bewoners kennis nemen van het ontwerp bestemmingsplan. In de Stadsgehoorzaal werd vanaf 16.00 uur het ontwerp bestemmingsplan in een doorlopende powerpoint-voorstelling gepresenteerd. Ter plaatse waren ca. 8 medewerkers van de gemeente Vlaardingen aanwezig, die de bezoekers informatie hebben verstrekt over het ontwerp bestemmingsplan.

In totaal hebben ca. 100 bezoekers gebruik gemaakt van deze avond.

Naast inhoudelijke vragen werden bezoekers ook geholpen met het indienen van een mogelijke zienswijze. Hiertoe waren zienswijze-formulieren beschikbaar.

De vragen en opmerkingen spitsten zich voornamelijk toe op de mogelijke ontwikkelingen ter plaatse van Patrimonium/Cronjéstraat en de ontwikkeling van het project 't Palet, Afrol – hoek gedempte Biersloot.

Met name voor de eerstgenoemde hadden inwoners vragen met betrekking tot verhuizen, compensatie, tijdstip van uitvoering etc.

Met betrekking tot 't Palet spitsten de vragen zich toe op het halen en brengen van cliënten en mogelijke inrij van het nieuwbouwproject ten opzichte van de eigen woning.

Daarnaast was het parkeren in de binnenstad een onderwerp dat meerdere keren terugkwam.

Tot slot hebben ook veel bezoekers zich op de hoogte gesteld van hun persoonlijke (woon)situatie in het bestemmingsplan.

