



Gemeente Vlaardingen

TOELICHTING
BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN "DA COSTASTRAAT 26",
GEMEENTE VLAARDINGEN.

OPDRACHTGEVER: Stichting Meervoud
UITVOERENDE: DMV Architecten
PLAATS: Kerkrade
DATUM: september 2010

Kaartnummer	Procedurefase	Datum
	Concept	Februari 2010
	Voorontwerp	9 maart 2010
	Na overleg	4 juni 2010
	Ontwerp	Juni 2010
	Na zienswijzen	1 september 2010
	Vastgesteld raad	28 oktober 2010
	Onherroepelijk	6 januari 2011

BESTEMMINGSPLAN "DA COSTASTRAAT 26"
VAN DE GEMEENTE VLAARDINGEN
TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	
1.2 Ligging en plangrenzen	
1.3 Vigerende bestemmingsplan	
1.4 Planvorm	
1.5 Leeswijzer	
HOOFDSTUK 2 Gebiedsanalyse	6
2.1 Inleiding	
2.2 Ruimtelijke structuur	
2.2.1 Archeologie en cultuurhistorie	
2.2.2 Verkeer	
2.2.3 Bebouwingsstructuur	
2.3 Functionele structuur	
HOOFDSTUK 3 Beleid	7
3.1 Inleiding	
3.2 Provinciaal beleid	
3.2.1 nota Provinciaal Belang	
3.2.2 provinciale structuurvisie Visie op Zuid-Holland	
3.2.3 provinciale Verordening Ruimte	
3.3 Gemeentelijk beleid	
3.3.1 Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020	
3.3.2	
3.3.3 Verkeer- en vervoersbeleid	
HOOFDSTUK 4 Doelstellingen van het bestemmingsplan	11
4.1 Inleiding	
4.2 Stedenbouwkundig plan	
4.2.1 Algemeen	
4.2.2 Verkeer- en vervoer	
HOOFDSTUK 5 Milieu en landschap	14
5.1 Omgevingsaspecten	
5.1.1 Inleiding	
5.1.2 Bodem	
5.1.3 Geluid	
5.1.4 Luchtkwaliteit	
5.1.5 Externe veiligheid	
5.1.6 Kabels, leidingen en straalpaden	
5.2 Water	
5.3 Flora en fauna	
HOOFDSTUK 6 Archeologie	18
6.1 Kader	
6.2 Archeologische waarden en verwachtingen	
6.3 Vertaling in bestemmingsplan	
6.4 Algemene omgang met archeologie	
HOOFDSTUK 7 Juridische planbeschrijving	23
7.1 Inleiding	
7.2 Hoofdopzet	
7.3 Bestemmingen	

HOOFDSTUK 8 Economische uitvoerbaarheid	24
8.1 Exploitatieplan en overeenkomst	

HOOFDSTUK 9 Communicatie	25
9.1 Inleiding	
9.2 Procedure	
9.2.1 Vooroverleg	
9.2.2 Inspraak	
9.2.3 Zienswijzen	
9.2.4 Beroep	

Bijlagen:

Fietsparkeerbalans van Gemeente Vlaardingen d.d. 02-11-2009
Parkeerbalans bestaand van Gemeente Vlaardingen d.d. 08-12-2009
Parkeerbalans nieuw van Gemeente Vlaardingen d.d. 08-12-2009
Verkennd bodemonderzoek van AV-Consulting B.V. d.d. 16-10-2009
Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï van AV-Consulting B.V. d.d. 30-11-2009

HOOFDSTUK 1 inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Stichting Meervoud heeft een verzoek ingediend voor het opstellen van een (postzegel)bestemmingsplan voor de bouw van een brede school op de locatie tussen de Burgemeester Pruissingel en Da Costastraat.

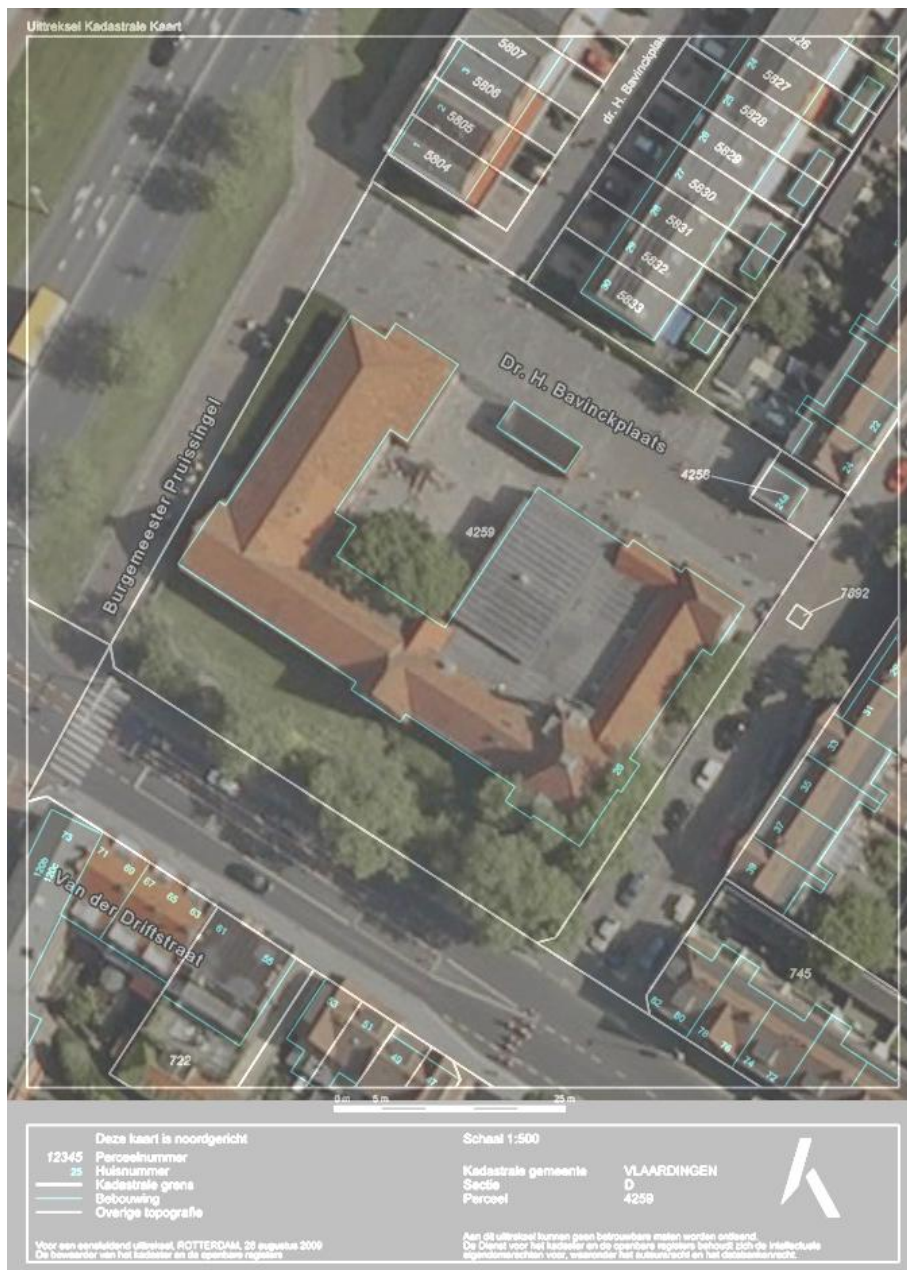
Er geldt voor circa een derde van het perceel een oud uitbreidings- of bestemmingsplan, Plan in Onderdelen A uit 1951. Voor het merendeel van het perceel, aan de zijde van de Da Costastraat, geldt geen bestemmingsplan en is er in feite geen toetsingskader.

De gemeente heeft derhalve aangegeven dat er voor dit bouwplan een (postzegel)bestemmingsplan dient te worden opgesteld.

Voorliggend bestemmingsplan biedt het planologisch kader voor de ontwikkeling van het perceel Da Costastraat 26.

1.2 Ligging en plangrenzen

Het plangebied omvat het perceel Da Costastraat 26, kadastraal bekend onder D 4259. De plangrenzen van voorliggend bestemmingsplan komen overeen met deze kadastrale grenzen.



Afbeelding 1:
luchtfoto +
kadastrale kaart

1.3 Vigerende bestemmingsplan

Vóór vaststelling van voorliggend bestemmingsplan gold voor circa een derde van het plangebied een oud uitbreidings- of bestemmingsplan, Plan in Onderdelen A uit 1951. Er kunnen weliswaar openbare gebouwen, scholen e.d. worden gebouwd, maar de beperking is dat die geen grotere oppervlak mogen beslaan dan 40% van het terrein. Verder is daarbij niets geregeld, geen hoogte enzovoort. Voor het merendeel van het perceel, aan de zijde van de Da Costastraat, geldt geen bestemmingsplan en is er in feite geen toetsingskader.

1.4 Planvorm

Voorliggend bestemmingsplan vormt het planologisch kader voor de ontwikkeling van het perceel Da Costastraat 26. Daar dit bestemmingsplan op een bouwplan is gebaseerd is er sprake van een zogenoemd ontwikkelingsplan.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting is onderdeel van het bestemmingsplan 'Da Costastraat 26'. Andere onderdelen van dit bestemmingsplan zijn de verbeelding (voorheen plankaart) en de planregels (voorheen voorschriften).

Deze toelichting is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 zijn de ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen.
- In hoofdstuk 3 is het relevante ruimtelijke provinciale en gemeentelijke beleid beschreven.
- In hoofdstuk 4 zijn de doelstellingen van het bestemmingsplan opgenomen.
- In hoofdstuk 5 komen de sectorale milieuaspecten aan bod.
- In hoofdstuk 6 komt archeologie aan bod.
- In hoofdstuk 7 is de juridische planbeschrijving opgenomen. In dit hoofdstuk wordt de wijze van bestemmen uiteengezet en is een toelichting gegeven op de regels van het bestemmingsplan.
- In hoofdstuk 8 is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven.
- In hoofdstuk 9 is het communicatieproces opgenomen.

HOOFDSTUK 2 Gebiedsanalyse

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn achtereenvolgens de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied uiteengezet. De ruimtelijk structuur is beschreven en in beeld gebracht aan de hand van archeologie en cultuurhistorie, verkeer en de bebouwingsstructuur. In de beschrijving van de functionele structuur wordt ingegaan op de in het plangebied voorkomende functies.

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Archeologie en cultuurhistorie

De archeologische verwachtingswaarde is hoog voor het gehele bestemmingsplangebied. Vanwege die reden is dan ook een archeologisch (voor)onderzoek uitgevoerd. Ook heeft de commissie Ruimtelijke Kwaliteit (voorheen Welstand) getoetst of het ontworpen object in haar omgeving past.

2.2.2 Verkeer

De Da Costastraat is ingericht als éénrichtingsstraat (richting noordoosten) met een maximale snelheid van 30 km/u. De Van der Driftstraat is ingericht als tweebaans tweerichtingsstraat met een maximale snelheid van 50 km/u en de Burgemeester Pruissingel is ingericht als vierbaans tweerichtingsweg met een maximale snelheid van 50 km/u, met ter plekke van het plangebied een ventweg aan de zijde van het plangebied (éénrichting richting noordoosten).

2.2.3 Bebouwing

De bouwperiode van de wijk waarin de Da Costastraat is gelegen is de jaren '30.

2.3 Functionele structuur

De directe omgeving wordt gekarakteriseerd door met name wonen. In het verlengde van de Da Costastraat (100m verder) bevindt zich een kinderdagverblijf.

HOOFDSTUK 3 Beleid

3.1 Inleiding

Bij het maken van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met het beleid van hogere overheden en de vastgestelde gemeentelijke beleidskaders. In dit hoofdstuk is het relevante ruimtelijke beleid voor Da Costastraat 26 opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 nota Provinciaal Belang

Provinciale Staten stelden de nota Provinciaal Belang op 12 november 2008 vast. In de nota Provinciaal Belang noemt de provincie de onderwerpen die zij op provinciaal niveau belangrijk vinden. Deze onderwerpen zijn gebaseerd op het beleid voor ruimtelijke ordening en op maatschappelijke trends. Denk hierbij aan demografische ontwikkelingen, globalisering, klimaatverandering en economische ontwikkelingen. De thema's zijn:

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

De nota is kaderstellend voor de nieuwe provinciale structuurvisie en de provinciale Verordening Ruimte.

3.2.2 provinciale structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Zuid-Holland is de dichtstbevolkte provincie van Nederland. Met 3,5 miljoen inwoners en schaarse ruimte moet de provincie scherpe keuzes maken in wonen, werken, recreatie, water en natuur. Dat gebeurt in de Visie op Zuid-Holland. Gedeputeerde Staten stelden de Ontwerp Visie op Zuid-Holland op 28 april 2009 vast, samen met de Ontwerp Plan MER en de Voorontwerp Verordening Ruimte. Definitieve vaststelling van de structuurvisie is gepland voor juni 2010.

Voor een goede ruimtelijke ordening is een integrale aanpak nodig. Binnen deze aanpak wordt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de verschillende functies, zoals wonen, werken en recreëren.

Vlaardingen maakt deel uit van het stedelijk netwerk van Zuid-Holland en onderhavige locatie bevindt zich in dit stedelijk gebied. De provincie Zuid-Holland zal samen met partners werken aan een bundeling van stedelijke functies in een samenhangend en gedifferentieerd stedelijk netwerk. Dit stedelijk netwerk is verbonden met een landschappelijk netwerk, met respect voor het landelijk gebied eromheen.

Inzet voor het stedelijk gebied en verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) in brede zin zijn:

1. intensivering
2. ruimtebeslag beperken
3. ruimtelijke kwaliteit versterken
4. een aantrekkelijke leefomgeving realiseren
5. bijdragen aan duurzaamheid en klimaatbestendigheid

Naast ongewenste situaties saneren geldt in het algemeen voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe van de SER-ladder: eerst intensiveren en herstructureren, pas dan uitbreiden.

De verstedelijkingsopgave richt zich dus vooral op het bestaand bebouwd gebied. Daar wordt ingezet op concentratie en intensivering van stedelijke functies in de stedelijke centra. Deze intensivering moet ook bijdragen aan versterking van de kwaliteit van het binnenstedelijk leef- en vestigingsmilieu.

Wat provinciaal moet doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen wil de provincie regelen in de nieuwe Verordening Ruimte.

3.2.3 provinciale Verordening Ruimte

Da Costastraat 26 is gelegen in 'bestaand stedelijk gebied'. Een belangrijk thema is het afremmen van de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag. Het is belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen op een geconcentreerde wijze vorm krijgen. Dit betekent dat de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde ruimte opnieuw en beter benut moeten worden. Ook wordt belang gehecht aan de intensivering van het ruimtegebruik, onder meer door op een compactere wijze te bouwen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020

In de structuurschets valt het plangebied in een gebied met de aanduiding 'Binnenstedelijke flank': De binnenstedelijke flank bestaat uit de ring rond het stadshart: Oostwijk, de Vettenoordse Polder en de centrumschil West, waar zich de Da Costastraat bevindt. Kenmerken zijn de compactheid van de bouw en de openbare ruimte, minder functiemenging dan in het centrum zelf, maar wel de nabijheid van alle centrumfuncties. De eerste woningen dateren al uit het eind van de negentiende eeuw.

3.3.2 Beleid voor de vestiging van scholen voor basisonderwijs

De gemeente heeft de zorgplicht voor onderwijshuisvesting. Zij moet voorzien in voldoende capaciteit in een genoegzaam aantal scholen, die op een aanvaardbare manier worden onderhouden en voldoen aan wet- en regelgeving. Naast de oprichting van nieuwe scholen zorgt de gemeente er voor dat scholen die technisch zijn afgeschreven en niet meer aan de huidige onderwijskundige eisen voldoen, worden vervangen door nieuwbouw. De gemeente houdt er rekening mee dat de grootte van de scholen afgestemd wordt op de veranderende bevolkingssamenstelling. Ook streeft zij er naar in het gebouw, naast een school, ook voorzieningen zoals kinderopvang, buitenschoolse opvang en peuterspeelzalen onder te brengen."

3.3.3 Verkeer en Vervoersbeleid

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

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

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

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

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

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

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

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

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

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

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

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

Fietsbeleid

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

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

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

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

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

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

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

Parkeerbeleid

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

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

1. 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;
2. 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 opgezadeld;
3. Het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale Binnenstad;
4. Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
5. Het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

Het zijn vooral de beleidskaders 1 en 4 die voor de locatie van de Dr. H. Bavinckschool van belang zijn.

In de parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld als beleidsuitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. Het locatie van de Dr. H. Bavinckschool valt onder het deelgebied "Middengebied". De parkeerkencijfers variëren per functie. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt parkeren op eigen terrein. Door het toepassen van parkeernormen bij nieuwbouw, herontwikkeling of functiewijziging wordt expliciet rekening gehouden met het ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen. Daar waar de ruimte erg schaars is en de parkeerdruk erg hoog is, is gekozen voor het invoeren van parkeerregulering. Het gebied met (toekomstige) parkeerregulering is omsloten door de Westlandseweg, Burg. Pruisseweg, Beethovensingel, Deltaweg, Galgkade, Spoorsingel, Binnensingel en Julianasingel. Buiten dit gebied zal in geval van herstructurering de noodzaak van invoering van parkeerregulering onderzocht worden.

HOOFDSTUK 4 Doelstellingen van het bestemmingsplan

4.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan biedt het planologisch kader voor de ontwikkeling en het beheer van het perceel Da Costastraat 26. Aan dit bestemmingsplan ligt een bouwplan ten grondslag.

4.2 Stedenbouwkundig plan

4.2.1 Algemeen

Het plan gaat uit van de bouw van een pand met een bebouwde oppervlakte van circa 900 m² en een hoogte van circa 7,5 meter tot bovenkant dak, verdeeld over 2 bouwlagen. Op de begane grond komen de onderbouw van basisschool Dr. H. Bavinck, een peuterspeelzaal/ bso-ruimte, een speellokaal/ multifunctionele ruimte/ theater en personeelsruimten. Op de verdieping komen de midden- en bovenbouw van basisschool Dr. H. Bavinck. Het speelplein is evenals in de huidige situatie gesitueerd aan de noordoost en oost zijden van het gebouw. Ontsluiting van de groepsruimten vindt plaats via het speelplein.

De hoofdentree van het gebouw, bedoeld voor bezoekers, is gesitueerd aan de Van der Driftstraat.

De parkeerbehoefte van het nieuwe gebouw verandert nauwelijks ten opzichte van de bestaande situatie. De Dr. H. Bavinckschool is momenteel reeds op het perceel gehuisvest. Er wordt een ruimte voor peuterspeelzaal/ bso toegevoegd ten opzichte van de huidige functies.

4.2.2 Verkeer en vervoer

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. Het plangebied betreft alleen de locatie van de Dr. H. Bavinckschool. Naast de geplande nieuwbouw ter vervanging van het huidige gebouw worden er de komende jaren geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien.

Verkeersstructuur

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.

In het plangebied zijn geen wegen gelegen. Ten oosten van het plangebied ligt de Da Costastraat. Dit is een erftoegangsweg die deel uitmaakt van een 30 km/uur-zone. Ten zuiden van het plangebied ligt de Van der Driftstraat. Dit is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Ten westen van het plangebied ligt de parallelweg van de Burg. Pruissingel. Deze weg is ook een erftoegangsweg in een 30 km/uur-zone.

In 2009 is samen met de Dr. H. Bavinckschool 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, maatregelen uitvoeringsplan voor de aanpak van zowel de objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid in de schoolomgeving en op de belangrijkste schoolroutes.

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.

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.

Langs het plangebied bevindt zich over de parallelweg van de Burg. Pruißingel een lokale fietsverbinding.

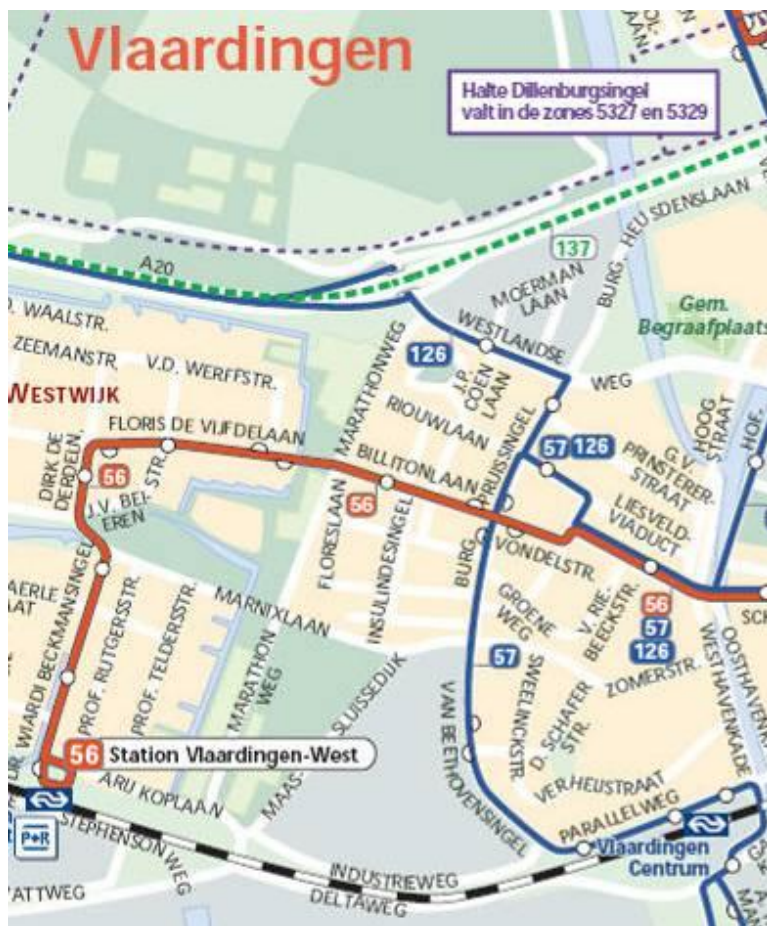
Bij ontwikkelingen zoals de nieuwbouw van de Dr. H. Bavinckschool moeten voldoende fietsparkeerplaatsen aangebracht worden. De toepassing van de meest recente fietsparkeernormen zorgt voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

De fietsparkeernorm voor basisscholen is 40 fietsparkeerplaatsen per 100 leerlingen. Met een leerlingenprognose van circa 250 leerlingen na gereedkomen van de nieuwbouw levert dit een 100-tal benodigde fietsparkeerplaatsen op. De fietsparkeerbalans is opgenomen in de bijlage.

Openbaar vervoer

Op de Van der Driftstraat zijn ter hoogte van de Dr. H. Bavinckschool de bushaltes van de lijnen 57 en 126 gelegen. In onderstaande afbeelding zijn deze bushaltes rondom het plangebied aangegeven. De buslijnen voorzien in de openbaar vervoer-ontsluiting van de school met:

- het centrum van Vlaardingen;
- de Maasboulevard;
- Ambacht;
- Holy;
- Schiedam;
- Maassluis.



Afbeelding 2:
Haltes openbaar vervoer plangebied

Parkeren

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de geplande ontwikkeling wordt gerekend met parkeernormen. De te hanteren parkeernormen staan in de meest recente parkeernota van de gemeente Vlaardingen. Uitgangspunt is dat de te verwezenlijken bouwprojecten op eigen terrein voldoen aan de parkeernorm.

De parkeerbalans is opgenomen in de bijlage. 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.

Personeel

In de nieuwe situatie zijn in totaal 13 parkeerplaatsen nodig voor het personeel van de school en de peuterspeelzaal/buitenschoolse opvang. In de bestaande situatie zouden 11 parkeerplaatsen nodig zijn voor het personeel.

Halen en brengen

In de nieuwe situatie zijn in totaal 21 parkeerplaatsen nodig voor het halen en brengen van de leerlingen en de kinderen op de peuterspeelzaal of buitenschoolse opvang. Dit zijn 3 extra parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal dat in de huidige situatie benodigd zou zijn.

Het halen en brengen kan georganiseerd worden op de parallelbaan van de Burgemeester Pruissingel.

HOOFDSTUK 5 Milieu en landschap

5.1 Omgevingsaspecten

5.1.1 Inleiding

Voor het ontwikkelen en in stand houden van een leefbare en duurzame omgeving dient bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten die door het plangebied en of de omgeving hiervan worden opgelegd. In dit hoofdstuk worden de verschillende milieuhygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht.

5.1.2 Bodem

Op het perceel is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op 1 oktober 2009 (veldwerkzaamheden) en 8 oktober 2009 (grondwatermonsternamen). Op basis van de onderzoeksresultaten kan het volgende worden geconcludeerd:

De hypothese "onverdacht terrein" kan op grond van de in dit onderzoek vermelde gegevens niet worden aangenomen. De in de bovengrond aangetroffen achtergrondwaarde overschrijdingen voor PCB zijn niet van nature aanwezig in de bodem.

De gemeente Vlaardingen heeft in het bodembeheerplan een verhoogde achtergrondwaarde voor o.a. de parameters zink en pak opgesteld, waardoor deze in de in de grond aangetroffen parameters onder de lokale achtergrondwaarden blijven. Dit zelfde geldt ook voor de achtergrondwaarde van PCB's waardoor de gevonden waarden van PCB's ook onder de lokale achtergrondwaarde blijven.

Voor de in het grondwater aangetroffen streefwaarde-overschrijding van barium, is geen directe oorzaak te vinden. Waarschijnlijk komt deze parameter van nature in verhoogde concentraties voor in het grondwater. De streefwaarde-overschrijding van naftaleen is te verklaren door een storende matrix tijdens de analyse.

Aanbeveling: Op basis van de onderzoeksresultaten is er géén nader onderzoek noodzakelijk en bestaan er vanuit milieuhygiënisch oogpunt géén belemmeringen voor het huidige gebruik en voor voorgenomen bouw op het perceel. Wel zal contact moeten worden opgenomen met het bevoegd gezag, binnen welk specifiek gebied de grond toegepast kan worden.

5.1.3 Geluid

Geluid is een van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Om een acceptabele akoestische kwaliteit te garanderen zijn er normen opgenomen in wetten, met name de Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer. Dit beleid richt zich op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Bij de nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. De geluidsniveaus op de gevel van de nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. Er dient gekeken te worden naar vier bronnen van geluid, namelijk: wegverkeerslawaai, spoorlawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai.

De bouwkaavel is gelegen binnen de zone van de Burgemeester Pruissingel, de Dr. H. Bavinckplaats en de Van der Driftstraat. De Da Costastraat en de Groen van Prinstererstraat hebben op grond van de Wet geluidhinder geen zone en hoeven volgens de Wet niet te worden beschouwd. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege de Burgemeester Pruissingel, de Dr. H. Bavinckplaats en de Van der Driftstraat, na aftrek van 5 dB op grond van artikel 110 Wet geluidhinder, hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden. De geluidsbelasting vanwege deze wegen ligt wel lager dan de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB Lden. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de geluidsbelasting wel onder de hoogste toelaatbare grenswaarde blijft, zijn er, op grond van de Wet geluidhinder, op 31 augustus 2010 door het college van burgemeester en wethouders hogere grenswaarden vastgesteld.

Daarnaast dient er in het kader van het Bouwbesluit een onderzoek plaats te vinden naar de geluidwering van de gevels. Op grond van het Besluit Geluidhinder (20 okt. 2006) dient de geluidwering van de gevels van een leslokaal of theorielokaal afgestemd te worden op een maximaal binnenniveau van 28 dB.

5.1.4 Luchtkwaliteit

In januari 2009 is het Besluit 'Gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' in werking getreden. Doel van het besluit is het tegengaan van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke wegen indien er sprake is van overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het gaat om gevoelige functies zoals scholen, kinderopvang en verzorgingstehuizen.

Sinds november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (Wm hoofdstuk 5). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De nieuwbouw trekt amper extra verkeer aan ten opzichte van de vroegere situatie en daarom is er geen sprake van verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.1.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en infrastructuur. Het externe risico wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het *Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)* legt veiligheidsnormen op aan de overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.

Bij het beoordelen van de externe veiligheid wordt gekeken naar twee elementen en wel het plaatsgebonden (individuele) risico en het groepsrisico (de kans dat door een ongeval meer dan 10 mensen komen te overlijden).

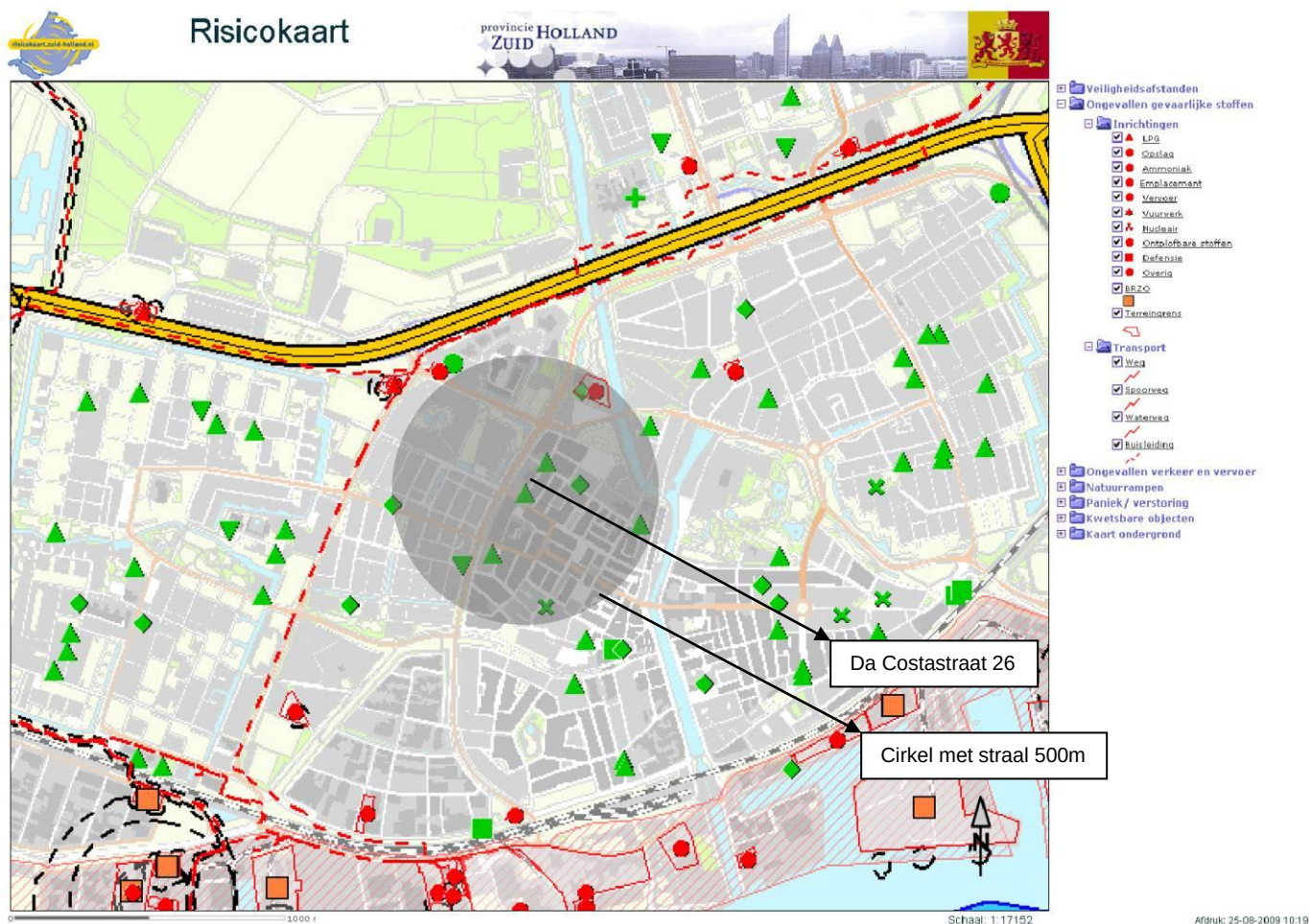
De gemeente is verplicht haar bekende risicosituaties met gevaarlijke stoffen aan te leveren aan een landelijk register, dat wordt beheerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne. De gegevens in het register worden ook verwerkt in de risicokaart van de provincie. Deze is via de provinciale site beschikbaar.

In de vorm van een quickscan is de externe veiligheid in relatie met de geplande realisatie van de Brede School te Vlaardingen geanalyseerd. De analyse is gericht op de volgende onderdelen:

- transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor
- risicobronnen in de omgeving, inclusief transportleidingen

De situatie in de omgeving van de Da Costrastraat geeft het volgende beeld te zien:

- de dichtst bijzijnde transportroute van gevaarlijke stoffen bevindt zich ruim 600m van de onderhavige locatie vandaan (buisleiding van de Gasunie);
- er zijn geen saneringssituaties;
- het dichtst bijzijnde bedrijf die onder het Bevi valt betreft het LPG-tankstation aan de Marathonweg, dit bevindt zich op een afstand van ruim 600m van de onderhavige locatie;
- er zijn enkele bedrijven/activiteiten waar kleinere hoeveelheden gevaarlijke stoffen voorkomen (bijv. tankstations zonder LPG en het zwembad), deze bevinden zich meer dan 400m van de locatie.



Afbeelding 3: Risicokaart externe veiligheid

Conclusie:

In de directe omgeving van het plan zijn geen transportroutes van gevaarlijke stoffen aanwezig waarvan de externe veiligheidsaspecten een invloed kunnen uitoefenen op het plan.

In de directe omgeving van het plan zijn geen bedrijven aanwezig waarvan de externe veiligheidsaspecten (Bevi of anderszins) een invloed kunnen uitoefenen op het plan.

In de directe omgeving zijn derhalve geen risicobronnen aanwezig.

5.1.6 Kabels, leidingen en straalpaden

Binnen het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels of leidingen die het project kunnen belemmeren. Ook ligt er geen straalpad of vliegfunnel over het gebied.

5.2 Water

De Gemeente Vlaardingen heeft samen met het Hoogheemraadschap van Delfland een Waterplan opgesteld, waarin staat hoe in Vlaardingen met water wordt omgegaan.

De kern van dit plan, de Watervisie, het Waterfunctieplan en het Waterstructuurplan, is op 4 oktober 2007 door de gemeenteraad vastgesteld.

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.

Indien mogelijk wordt bij nieuwbouw een stelselscheiding doorgevoerd.

5.3 Flora en fauna

Sinds april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Het doel van deze wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. Een van de uitvloeisels van deze regelgeving is dat de effecten van nieuwe plannen op de planten- en diersoorten die in een gebied aanwezig zijn beoordeeld dienen te worden. Indien de plannen een negatieve invloed hebben op de aanwezige soorten dient ontheffing aangevraagd te worden. Of deze ontheffing verleend wordt is afhankelijk van de bijzonderheid van de soorten en het al dan niet nemen van compenserende maatregelen.

Op het perceel staat momenteel op nagenoeg de zelfde plek het bestaande schoolgebouw van basisschool Dr. H. Bavinck. Het speelplein zal eveneens op dezelfde plek worden gesitueerd. Door het stenige karakter worden er geen bedreigde of beschermde dier- en plantensoorten verwacht.

HOOFDSTUK 6 Archeologie

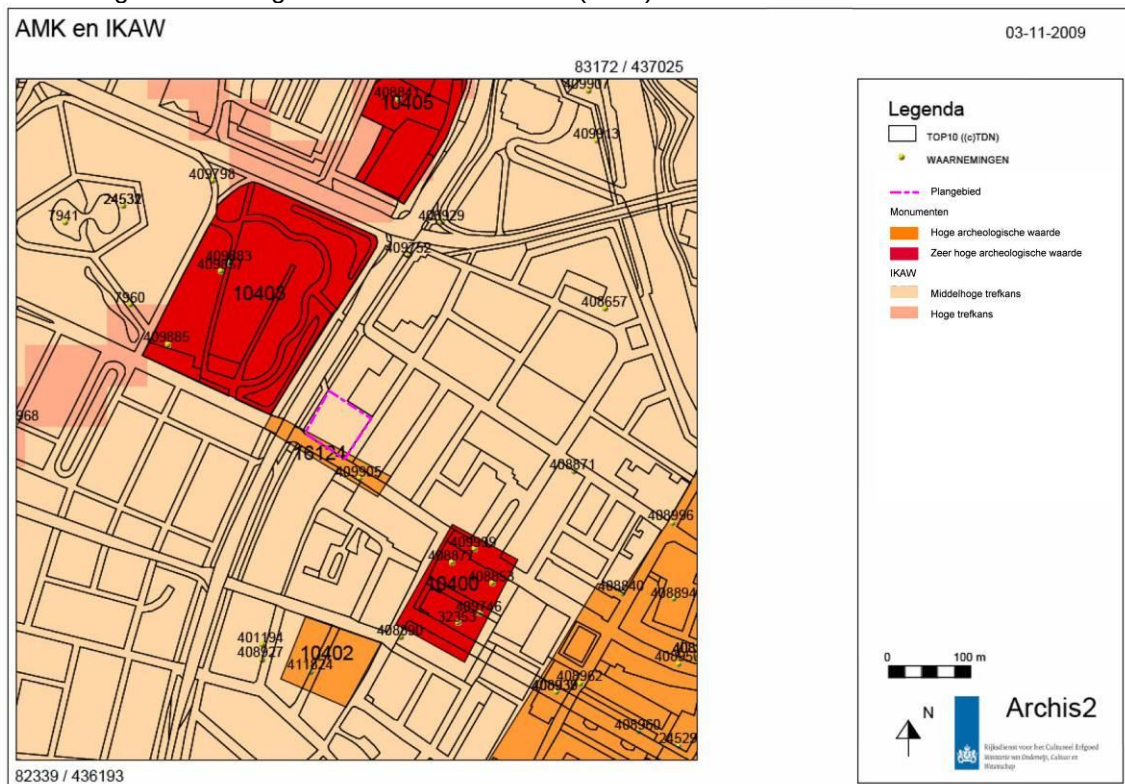
6.1 Kader

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 grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

6.2 Archeologische waarden en verwachtingen

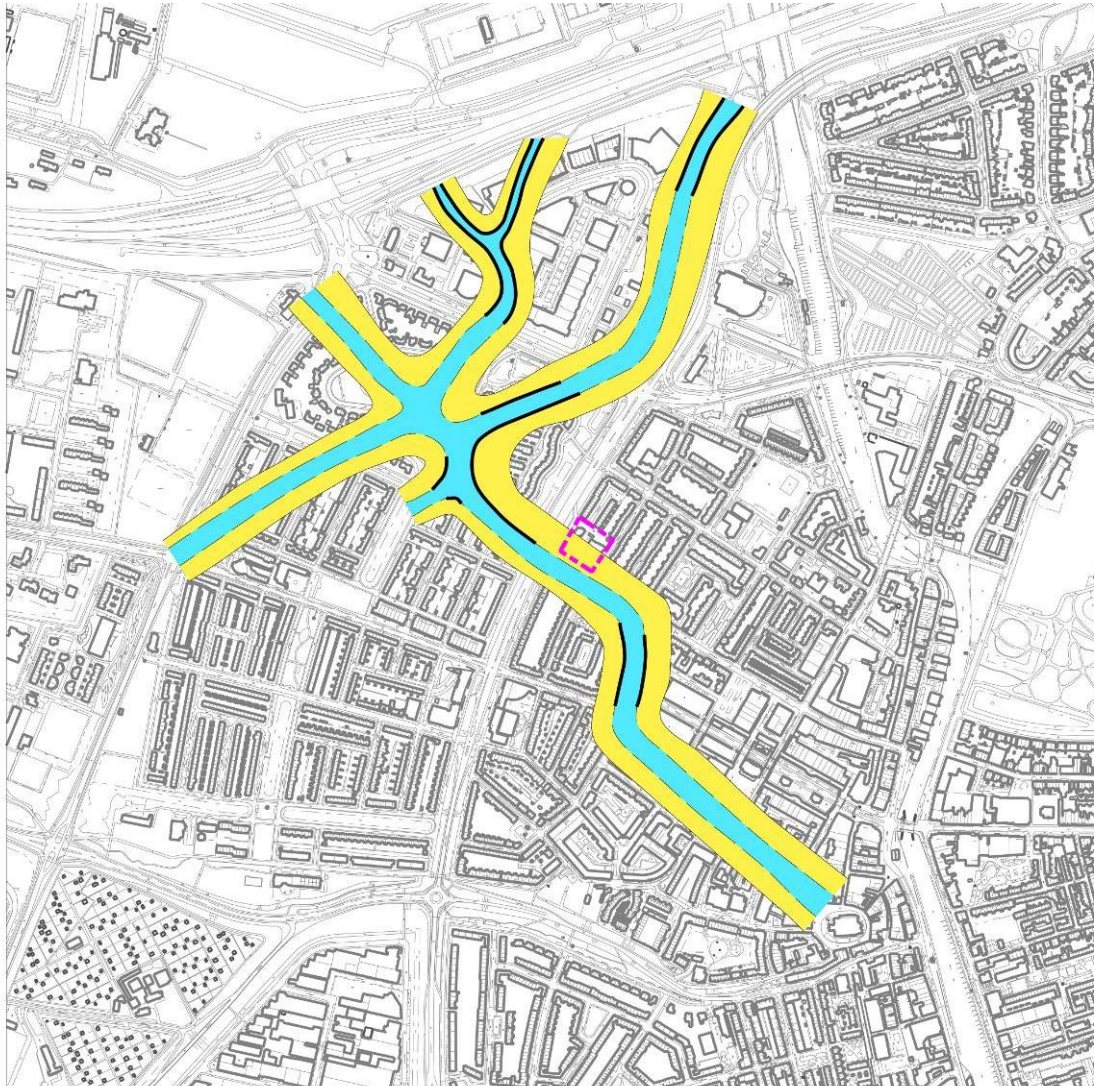
Het bestemmingsplangebied ligt gedeeltelijk in, en wordt omgeven door terrein die op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) aangegeven staan (afbeelding 4). Op de AMK staan terreinen aangegeven waarvan bekend is dat er waardevolle archeologische vondsten zijn aan te treffen. AMK-terrein 10.403, direct ten westen van het plangebied, betreft een mogelijke nederzetting van de Vlaardingen-cultuur (3500-2500 voor Chr.), een nederzetting uit de Late IJzertijd, een damlichaam uit de Romeinse tijd, een verspoelde woonlaag uit de 11e/12e eeuw, een kasteel uit het eind 13e-begin 14e eeuw, verkaveling van de 13e tot de 20e eeuw en een boerderij uit circa 1630-1954. Het meer noordelijk gelegen AMK-terrein 10.405 is een gebied met resten van een hofstede uit 1281-heden en een Romeinse nederzetting uit de 2e eeuw na Chr. Ten westen van dit terrein zijn veel dammen, waarvan sommige met duikers, uit de Romeinse Tijd opgegraven. AMK-nr 10.402, ten oosten van het bestemmingsplangebied, is een terrein met sporen van bewoning uit de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen-Nieuwe tijd. Nummer 10.400. bevat de resten van een grafelijk hof uit de eind 10e/begin 11e eeuw, voorafgegaan door bewoning uit de Late IJzertijd/ Romeinse tijd. De historische stadskern van Vlaardingen, met de begrenzing zoals die rond het midden van de 19e eeuw lag, wordt aangegeven door AMK-terrein 16.515.

Afbeelding 4: Archeologische Monumentenkaart (AMK)



AMK-terrein 16.124 ligt deels in en gedeeltelijk buiten het plangebied. In het najaar van 2003 heeft het VLAK de vervanging van het hoofdriool en de herinrichting van de Van der Driftstraat archeologisch begeleid. In deze straat konden nederzettingsresten uit de IJzertijd en Romeinse Tijd op het zogeheten Vlaardingenkreekenstelsel worden verwacht. Van het Vlaardingenstelsel is de hoofdgeul met langs weerszijde oeverwallen gekarteerd. Op basis van de verkregen inzichten kan een deel van de hoofdgeul ten noorden van de Van der Driftstraat worden geprojecteerd. Ook moet worden aangenomen dat de geul onder de Burgemeester Pruisssingel een bocht maakt in de richting van d'Engelsche Boomgaert (afbeelding 5). Verder zijn er kreekoeeververstevingingen, een looppad en de randzone van een woonerf uit de tweede helft van de tweede of het eerste kwart van de derde eeuw na Chr. vastgesteld. De kern van de nederzetting met het woonerf en de wooneenheid ligt naar alle waarschijnlijkheid onder de Burgemeester Pruisssingel en/of tussen de Da Costastraat en de Dr H. Bavinckplaats. De nederzetting kan vanwege de datering en de activiteitengebieden in de kreekoeever zeldzaam worden genoemd. Door de ligging van de kern van de nederzetting buiten het onderzochte gebied ontbreken de gegevens om de archeologische, biotische, abiotische en horizontale gaafheid van de vindplaats goed te beoordelen. De complexen lijken op basis van de conservering en verticale gaafheid echter te wijzen op een waardevol onderzoekspotentieel.

Afbeelding 5: Vlaardingen kreekenstelsel



Legenda

	Plangebied		Kreek		Kreekrug waargenomen
	Oeverwal				Kreekrug reconstructie

0 125 250 500m



De waarnemingspunten die op afbeelding 4 staan afgebeeld geven geen afwijkend beeld, met de vondstcomplexen die hierboven beschreven zijn. In het algemeen zijn er vondsten gedaan uit de periode IJzertijd tot en met de Nieuwe Tijd. Het toont aan dat ook buiten de AMK-terreinen nog archeologische waarden in de grond aanwezig kunnen zijn. Afbeelding 4 bevat een aanduiding op de trefkans op archeologische vondsten en sporen, zoals die is opgenomen op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze trefkans is gebaseerd op een kwantitatieve analyse en op archeologisch inhoudelijke kennis van het bodemarchief. Voor het plangebied wordt een 'Middelhoge trefkans' op archeologische sporen aangenomen. Eenzelfde aanduiding is opgenomen op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland (CHS, kaart 1b, archeologie waarden). Op deze laatste kaart is ook het AMK-terrein als een gebied van 'Hoge archeologische waarde' opgenomen.

Conclusie (afbeelding 6)

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 zuidrand van het bestemmingsplangebied bestreken door AMK terrein 16.124. Dit is een gebied van archeologische waarde.

Afbeelding 6: kaart archeologische waarden en verwachtingen



Legenda

- Gebied van archeologische waarde (AMK-terrein)
- Hoge archeologische verwachting



6.3 Vertaling in bestemmingsplan

Om de aanwezige en verwachte archeologische monumenten tegen vernietiging te behoeden, is in dit bestemmingsplan een beschermende regeling opgenomen. Het AMK-terrein krijgt de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 2'. Het terrein hierbuiten krijgt de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 3'. Bescherming vindt plaats middels een bouw- en aanlegvergunningstelsel. (N.B. De dubbelbestemming 'Waarde-archeologie 1' geldt alleen voor archeologische monumenten, maar die komen in dit plangebied niet voor).

6.4 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 archeologische waarden bevatten.

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

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

HOOFDSTUK 7 Juridische planbeschrijving

7.1 Inleiding

In de voorgaande stukken is ingegaan op de aanwezige en toekomstige waarden en karakteristieken van het plangebied. De voorgenomen ontwikkelingen, dienen – voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk – juridisch vertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is het bestemmingsplan. In navolgende paragrafen komt de juridische planbeschrijving aan bod, waarbij allereerst de hoofdzet van het bestemmingsplan wordt beschreven, waarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

7.2 Hoofdzet

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels (vóór 1 juli 2008 werden dit voorschriften genoemd), een verbeelding (voorheen de plankaart), vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In Nederland zijn sinds kort regels afgesproken over de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenaamde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) genoemd. Dit alles om alle bestemmingsplannen in Nederland beter te kunnen vergelijken en ze ook digitaal uitwisselbaar te maken. Per 1 januari 2010 is deze digitalisering verplicht. Onderhavig bestemmingsplan is opgesteld volgens deze landelijke richtlijnen en standaarden.

Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

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

Deze volgorde is gebaseerd op de indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP.

In hoofdstuk 1 ('Inleidende regels') worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Daarnaast staat in dit hoofdstuk de wijze van meten.

In het volgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemmingen en hun gebruik (zie paragraaf 6.3). Daarna volgt het hoofdstuk 'Algemene regels' waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals ontheffingsregels, algemene wijzigingsregels en procedureregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moet worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

7.3 Bestemmingen

De verbeelding (plankaart) toont 3 bestemmingen, te weten 'Maatschappelijk-onderwijs', 'Groen' en 'Bedrijf – nuts'. Op de begane grond zijn ruimten voor peuterspeelzaal/ naschoolse opvang, en zowel op de begane grond als de verdieping is onderwijs. De maximale hoogte van het pand is 11 m.

Daarnaast kent de kaart deels de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 2' en deels de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 3', vanwege de mogelijke aanwezigheid van waardevolle archeologische vondsten volgens de Archeologische Monumentenkaart.

HOOFDSTUK 8 Economische uitvoerbaarheid

8.1 Exploitatieplan en overeenkomst

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) maakt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer deze planologisch mogelijk worden gemaakt in een bestemmingplan, een wijziging van een bestemmingsplan, een projectbesluit of een projectafwijkingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is en welke zijn opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste tien woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1000 m².

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de exploitatiekosten over de gronden anderszins verzekerd is, er geen fasering en of tijdvak behoeft te worden vastgelegd en geen locatie-eisen (openbare ruimte) of woningbouwcategorieën hoeven te worden vastgesteld.

In het exploitatieplan staat een berekening van de exploitatiebijdrage die de grondeigenaar dient te betalen. Daarnaast kunnen er zaken worden geregeld ten aanzien van bijvoorbeeld woningcategorieën en betalingsvoorwaarden. De kosten die de gemeente mag verhalen, zijn in het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) vastgesteld. Dit is een gelimiteerde lijst, dit in tegenstelling tot wat van toepassing was onder de oude regels, en is opgesteld door NEPROM en VNG. Het exploitatieplan wordt opgesteld door de gemeente en dient door de gemeenteraad gelijktijdig goedgekeurd te worden met het bijbehorende ruimtelijk besluit, hier dus het bestemmingsplan. Wanneer het project gereed is dient de gemeente de exploitatiebijdrage te herberekenen met de werkelijk gemaakte kosten, waarna eventueel maatregelen genomen dienen te worden.

HOOFDSTUK 9 Communicatie

9.1 Inleiding

In het bestemmingsplanproces bestaan diverse mogelijkheden tot communicatie. De voor dit voorliggende bestemmingsplan relevante communicatie wordt in dit hoofdstuk belicht. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de te volgen procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd.

Allereerst is een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. In dit stadium heeft het wettelijke vooroverleg met instanties als waterschap, diensten van het Rijk en provincie plaatsgevonden (paragraaf 8.2.1). Vervolgens is de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan gestart. Het verloop van de procedure is opgenomen in paragraaf 8.2.2 tot en met 8.2.4.

9.2 Procedure

9.2.1 Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is onderhavig concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan:

1. Gedeputeerde staten van Zuid-Holland
2. Hoogheemraadschap van Delfland
3. VROM Inspectie, Regio ZuidWest

De reacties van deze instanties worden hierna samengevat en beantwoord. De uitkomsten van het overleg worden verwerkt in het bestemmingsplan.

1. Reactie Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

De provincie Zuid-Holland heeft ons op 25 maart 2010 bericht kennis te hebben genomen van het voorontwerp-bestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie:

Het provinciale beoordelingskader is per 1 juli 2008 vormgegeven in het interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

Gemeentelijk commentaar

Voormelde reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het plan.

2. Reactie Hoogheemraadschap van Delfland.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft ons op 29 april 2010 gemeld in te kunnen stemmen met de waterparagraaf in de toelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan. Aan alle aspecten die van belang zijn voor een goede waterhuishouding is invulling gegeven.

Gemeentelijk commentaar

Voormelde reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het plan.

3. Reactie VROM-Inspectie, Regio Zuidwest.

In haar reactie d.d. 3 mei 2010 refereert de VROM-Inspectie aan de ministeriële brief van 26 mei 2009, waarin is aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Het betreffende plan Da Costastraat 26 geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

a. Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid – geluid

Er is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting. Voor de wegen Burgemeester Pruissingel en Van der Driftstraat wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden en moeten hogere grenswaarden worden vastgesteld. Er dient onderzoek te worden gedaan naar het treffen van maatregelen om de geluidsbelasting af te laten nemen. Het ontwerpbesluit hogere waarden dient gelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te worden gelegd.

b. Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid – luchtkwaliteit

Hoewel de nieuwbouw niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit (een zgn. NIBM-plan), kan in het kader van een goede ruimtelijke afweging inzicht in de luchtkwaliteit ter plekke gewenst zijn. Gelet op de lokatie nabij de Rijksweg A2 (?) en langs een drukke binnenstedelijke weg, wordt geadviseerd om in het kader van een goede ruimtelijke ordening te beoordelen of er sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.

De inspecteur vertrouwt er op dat de opmerkingen adequaat in het bestemmingsplan zullen worden verwerkt.

Gemeentelijk commentaar

Ad. a.

Het is vanzelfsprekend dat hogere grenswaarden geluid worden vastgesteld. Dit is een verplichting volgens de Wet geluidhinder. Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan zal een ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid ter inzage worden gelegd. Op deze lokatie zijn er praktisch gezien geen maatregelen mogelijk om de geluidbelasting te laten afnemen. Het plaatsen van geluidschermen is om diverse redenen in een binnenstedelijke situatie niet mogelijk (gebrek aan ruimte, verkeers(on)veiligheid etc.). Het toepassen van geluidreducerend asfalt heeft weinig effect omdat de lokatie dichtbij een kruispunt ligt. Bij een kruispunt is de snelheid lager en is er sprake van remmend en optrekkend verkeer.

Ad. b.

De lokatie is gelegen op een afstand van circa 600 meter van rijksweg A20 (niet A2 zoals in de brief van de VROM-Inspectie genoemd). Op een dergelijke afstand zal er zeer waarschijnlijk geen negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit vanwege de A20 zijn. In het Besluit gevoelige bestemmingen geldt namelijk voor rijkswegen een afstand van 300 meter waarbinnen mogelijk sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Voor de Van der Driftstraat en de Burgemeester Pruissingel zullen uiteraard berekeningen luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

9.2.2 Inspraak

Gezien het voortraject en de beperkte ingreep is voorliggend bestemmingsplan direct als ontwerp ter inzage gelegd. Tijdens deze periode heeft eenieder de mogelijkheid om te reageren op dit plan. Omdat het direct als ontwerp in procedure is gebracht heeft er geen informele inspraak plaatsgevonden.

9.2.3 Zienswijzen

Met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan (voor de duur van zes weken) is de formele vaststellingsprocedure gestart. Gedurende de periode van de terinzagelegging kan iedereen schriftelijk of mondeling zienswijzen tegen het plan inbrengen bij de gemeenteraad. De zienswijzen worden samengevat en van commentaar voorzien. Deze zienswijzen zullen worden beoordeeld op het feit of, en zo ja, in hoeverre het ontwerp aanpassing behoeft. Vervolgens zal het college de raad voorstellen het ontwerp al dan niet gewijzigd vast te stellen.

9.2.4 Beroep

Na vaststelling wordt het plan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

Bijlage: Parkeerbalans bestaand, opgesteld door gemeente Vlaardingen

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is ondermeer afhankelijk van:
stedelijkheidsgraad
stedelijke zone
de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
kinderdagverblijf: 50 - 80%
buitenschoolse opvang: 50%
peuterspeelzaal: 10%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Parkeerbalans gemeente Vlaardingen

08-12-09

Scholen, alle wijken

Project	Bestaande situatie Dr. H. Bavinckschool - Da Costastraat 26
Type gebied	Sterk stedelijke zone / alle wijken
Berekening vlg	CROW pub182 parkeerkcijfers-basis voor parkeernormering

Parkeervraag: werknemers			aantal x norm				Aanwezigheidspercentage						
Functie	soort	toelichting	aantal	kengetal	eenheid	max	Werkdagen			Woensdag	Zaterdag	Zondag	
							ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond	
peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang		werknemers	0	0.8	gelijktijdig aan	0	100%	100%	0%	0%	0%	0%	
basischool		werknemers	11	1	leslokaal	11	100%	100%	0%	0%	0%	0%	
Totaal vraag werknemers							11,0	11,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Parkeervraag: brengen en halen school			aantal x norm				Aanwezigheidspercentage						
Functie	soort	toelichting	aantal	eenheid	% auto	max	Werkdagen			Koop	Zaterdag	Zondag	
							ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
basischool	groep 1 t/m 3	brengen en halen	86	leerlingen	40%	12,90	100%	100%	0%	0%	0%	0%	
basischool	groep 4 t/m 8	brengen en halen	163	leerlingen	15%	5,20	100%	100%	0%	0%	0%	0%	
Totaal vraag brengen en halen							18,1	18,1	0,0	0,0	0,0	0,0	

Totaal vraag werknemers + brengen en halen								29,1	29,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
---	--	--	--	--	--	--	--	-------------	-------------	------------	------------	------------	------------	------------

Parkeeraanbod						
straat/terrein	soort parkeervakken	toelichting	aantal	kengetal	eenheid	totaal
	langsparkeren op straat		0		16m	0
	langsparkeren in vakken		0		1 vak	0
	dwarsparkeren		0		1 vak	0
	oprit zonder garage	minimaal 5m lang	0		0.8 oprit	0
	lange oprit zonder garage		0		1 oprit	0
	dubbele oprit z garage		0		1.7 oprit	0
	garage zonder oprit		0		0.4 gar	0
	garage met enkele oprit		0		1 gar	0
	garage met lange oprit		0		1.3 gar	0
	garage met dubbele oprit		0		1.8 gar	0
	garage box (niet bij won)		0		0.5 gar	0
Totaal aanbod (binnen onderzoeksgebied)						0

Tekort - / teveel + (drukste periode):	-29
---	------------

Rekenmethode voor brengen en halen bij basisscholen en kinderdagverblijven

De parkeerbehoefte voor basisscholen en kindercrèches wordt als volgt berekend:

aantal leerlingen * % leerlingen met auto * reductiefactor 1 * reductiefactor 2

1= reductiefactor parkeerduur:

groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25
buitenschoolse opvang = 0,25
peuterspeelzaal = 0,25

2= reductiefactor aantal kinderen per auto

groepen 1 t/m 3 = 0,75
groepen 4 t/m 8 = 0,85
kinderdagverblijf = 0,75
buitenschoolse opvang = 0,7
peuterspeelzaal = 1

Bijlage: Parkeerbalans nieuw, opgesteld door gemeente Vlaardingen

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is ondermeer afhankelijk van:

stedelijkheidsgraad
stedelijke zone
de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
kinderdagverblijf: 50 - 80%
buitenschoolse opvang: 50%
peuterspeelzaal: 10%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Parkeerbalans gemeente Vlaardingen

08-12-09

Scholen, alle wijken

Project	Nieuwe situatie Dr. H. Bavinckschool - Da Costastraat 26
Type gebied	Sterk stedelijke zone / alle wijken
Berekening vlg CROW publ182 parkeerkencijfers-basis voor parkeernormering	

Parkeervraag: werknemers				aantal x norm				Aanwezigheidspercentage								
Functie		soort		toelichting		aantal	kengetal	eenheid	max	Werkdagen			Koop	Zaterdag	Zondag	
										ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang				werknemers		3	0,8	gelijktijdig as	2,4	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
basisschool				werknemers		11	1	leslokaal	11	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal vraag werknemers										13,4	13,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Parkeervraag: brengen en halen school 2015				aantal x norm				Aanwezigheidspercentage									
Functie		soort		toelichting		aantal	eenheid	% auto	max	Werkdagen			Koop		Zaterdag		Zondag
										ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag	
basisschool		groep 1 t/m 3		brengen en halen		88	leerlingen	40%	13,20	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
basisschool		groep 4 t/m 8		brengen en halen		153	leerlingen	15%	4,88	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal vraag brengen en halen										18,1	18,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Parkeervraag: brengen en halen peuterspeelzaal / buitenschoolse opvang 2015				aantal x norm				Aanwezigheidspercentage								
Functie		soort						toelichting		Werkdagen			Koop		Zaterdag	
						aantal	eenheid	% auto	max	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang				brengen en halen		30	leerlingen	50%	2,63	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal vraag brengen en halen										2,6	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Totaal vraag werknemers + brengen en halen													34,1	34,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------	-------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Parkeeraanbod						
straat/terrein	soort parkeervakken	toelichting	aantal	kengetal	eenheid	totaal
	langsparkeren op straat		0		1 6m	0
	langsparkeren in vakken		0		1 vak	0
	dwarsparkeren		0		1 vak	0
	oprit zonder garage	minimaal 5m lang	0		0,8 oprit	0
	lange oprit zonder garage		0		1 oprit	0
	dubbele oprit z garage		0		1,7 oprit	0
	garage zonder oprit		0		0,4 gar	0
	garage met enkele oprit		0		1 gar	0
	garage met lange oprit		0		1,3 gar	0
	garage met dubbele oprit		0		1,8 gar	0
	garage box (niet bij won)		0		0,5 gar	0
Totaal aanbod (binnen onderzoeksgebied)						0

Tekort - / teveel + (drukste periode):	-34
---	------------

Rekenmethode voor brengen en halen bij basisscholen en kinderdagverblijven

De parkeerbehoefte voor basisscholen en kindercrèches wordt als volgt berekend:

aantal leerlingen * % leerlingen met auto * reductiefactor 1 * reductiefactor 2

1= reductiefactor parkeerduur

groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25
buitenschoolse opvang = 0,25
peuterspeelzaal = 0,25

2= reductiefactor aantal kinderen per auto

groepen 1 t/m 3 = 0,75
groepen 4 t/m 8 = 0,85
kinderdagverblijf = 0,75
buitenschoolse opvang = 0,7
peuterspeelzaal = 1