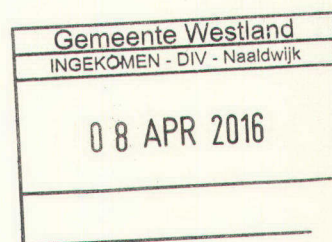


Raad van de gemeente Westland
Postbus 150
2670 AD NAALDWIJK



Datum
7 april 2016

Ons nummer
201600889/1/R4

Uw kenmerk

Onderwerp
Westland
Bestemmingsplan Bedrijventerrein A20
Westland 1e herziening

Behandelend ambtenaar
L. Bak
070-4264750

Bij deze brief treft u aan een kopie van een beroepschrift, met eventuele bijlagen, met betrekking tot het Bestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland 1e herziening. De naam en het nummer van deze zaak zijn u eerder meegedeeld. U vindt ze bovenaan deze brief onder "Onderwerp" en "Ons nummer".

U dient binnen vier weken na de dag van verzending, dit is de dagtekening, van deze brief een verweerschrift in te dienen.

Verder verzoek ik u om, indien u een besluit als bedoeld in artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht heeft genomen of indien u een dergelijk besluit nog gaat nemen, de Afdeling daarvan mededeling te doen.

Over de verdere behandeling van deze zaak ontvangt u nader bericht.

Hoogachtend,

de griffier

Deze brief is geautomatiseerd aangemaakt en is daarom niet ondertekend.

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
03 FEB 2016	
ZAAKNR.	
AAN:	124
BEHANDELD DD:	PAR: h

AANTEKENEN
Raad van State
Oranjestraat 15
2514 JB 'S-GRAVENHAGE

Postbus 55
3140 AB Maassluis

T 14 010
E gemeente@maassluis.nl
I www.maassluis.nl

ons kenmerk UIT-16-25702/Z-14-09733
uw kenmerk Raad van State
contactpersoon mevrouw mr. A.G.M. Hewitt
onderwerp Bestemmingsplan bedrijventerreinen A20
 Westland eerste herziening.

datum
uw brief van
doorkiesnummer 010-5931807
bijlage(n) 1

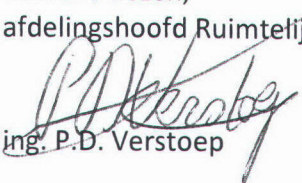
Geachte heer/mevrouw,

Op 24 december 2015 heeft de gemeenteraad van Westland het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland eerste herziening" bekendgemaakt, d.d. 13 oktober 2015.

Tegen dit besluit stelt de gemeente Maassluis hierbij beroep in. Een kopie van het raadsbesluit treft u hierbij aan.

De gemeente Maassluis heeft een zienswijze naar voren gebracht tegen het ontwerp-bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland eerste herziening". De gemeente Maassluis heeft hierop nog geen formele reactie mogen ontvangen. Om de termijn veilig te stellen volsta ik op dit moment dan ook met het indienen van een voorlopig beroepschrift. Graag hoor ik van u binnen welke redelijke termijn u het gemotiveerde beroepschrift van mij verlangt.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Maassluis,
namens dezen,
afdelingshoofd Ruimtelijke ordening, verkeer en milieu


ing. P.D. Verstoep

Bijlage:
Raadsbesluit, d.d. 13 oktober 2015





Raad
vanState

RASTER VOORLOOPVEL

Referentie : PR201600889-999240-IN
Unit : R4
Casusprocedurenummer : 201600889/1
Document type : Ink: Bijlage beroep/verzoek/IB
Indiener : Maassluis, College van burgemeester en wethouders v
Aanvrager scan : Bak, mw. L.
Toestelnummer : +3170426 4750
Locatie : Kn F 164

Voorloopvel aangemaakt op : donderdag 04 februari 2016 08:56:31



- ☒ Scannen
☐ Schutbladen ☐
☐ Kopiëren ☐

Aanvullende opties

- ☐ Dubbelzijdig
☐ Boren
☐ Nieten
☐ Lijmen



Bekendmaking bestemmingsplan Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening



De gemeente Westland maakt bekend dat het volgende plan ter inzage ligt:

Naam : Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening

Soort plan : Bestemmingsplan

Status : vastgesteld

Publicatiedatum : 24-12-2015

Reactietermijn : vrijdag 25-12-2015 t/m vrijdag 05-02-2016

Nummer : NL.IMRO.1783.abp00000023h01-VA01

Artikel : ABP> 3.8 Wet ruimtelijke ordening

Omschrijving

Op 28 mei 2013 is het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" door de gemeenteraad van Westland vastgesteld. Het bestemmingsplan voorzag in een actualisering van de bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen ALC Coldenhove/Poortcamp (inclusief BVB Substrates), Coldenhove (Noord & Zuid) en Transportcentrum Westland.

In dit bestemmingsplan zijn voor een tweetal percelen op het Transportcentrum Westland, kadastraal bekend gemeente De Lier, sectie E, nummers 1223, 1224 en 1225, bedrijven uit een lagere maximale milieucategorie toegekend dan op basis van de huidige situatie mogelijk zou zijn. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het bestemmingsplan voor genoemde percelen vernietigd.

Na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" heeft de gemeenteraad van Maassluis op 4 februari 2014 het bestemmingsplan "Dijkpolder" gewijzigd vastgesteld. In het vastgestelde bestemmingsplan is tot op ca. 400 meter van Westlands grondgebied géén woningbouw mogelijk gemaakt. Voor de planperiode, de komende 10 jaar, zijn derhalve geen woningbouwplannen in het bestemmingsplan voorzien.

Het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" brengt daarom de maximale milieucategorie terug.

Wilt u het plan bekijken?

U kunt plan en bijlagen bekijken via www.140174.nl/ruimtelijkeplannen of via ruimtelijkeplannen.nl. Het is ook mogelijk om de stukken op afspraak in te zien bij het Omgevingscontactcentrum. U belt hiervoor tijdens kantoortijden op 14 0174.

Wilt u reageren op het plan?

U kunt schriftelijk beroep indienen binnen de reactietermijn bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag indien u als belanghebbende:

- tijdig tegen het ontwerp plan een zienswijze naar voren heeft gebracht
- aantoont dat u redelijkerwijs niet in staat bent geweest een zienswijze in te dienen
- bedenkingen heeft tegen de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

**Raadsvergadering
16 september 2015**



BEHANDELD DOOR
afdeling/team ROV/STB
documentnr 15-061242

15-0727127

VOORBLAD RAAD

ONDERWERP EN BEHANDELING		
onderwerp	Raadsvoorstel inzake vaststellen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening"	
vertrouwelijk	Nee	
portefeuillehouder	Wethouder Weverling, A.	
bijlage(n)	Voorstel: Voorstel_7257.docx Bijlage: Staat van Wijzigingen bp Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening (Geen): Bestemmingsplan Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening (vast te stellen) (Geen): Nota van beantwoording zienswijzen bp Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening (Geen): Planverbeelding BT A20 1e herziening	
agendapunt	oib	
publiceren	Ja	01-10-2015

BESLISPUNTEN (RAAD)
- De tegen het ontwerp bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" ingediende zienswijzen te beantwoorden overeenkomstig de beantwoording zoals opgenomen in de "Nota beantwoording zienswijzen". - Het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" (met identificatienummer NL.IMRO.1783.abp0000023h01-VA01) ongewijzigd vast te stellen.

ARGUMENTEN EN RISICO'S (RAAD)
2.1 de beperkingen ten aanzien van de maximale bedrijfscategorie in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" worden opgeheven. 2.2 hiermee wordt gevolg gegeven aan artikel 8, lid 2 van de Verordening Ruimte (Provincie Zuid-Holland). 2.3 de gemeente Maassluis kan zich niet vinden in dit besluit en zal naar alle waarschijnlijkheid beroep instellen bij de Raad van State.

RAAD
13 OKT. 2015
GEMEENTE WESTLAND



RAAD

13 OKT. 2015

RAADSVORSTEL

ONDERWERP

Vaststelling "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening"

INLEIDING

Op 28 mei 2013 is het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" door de raad vastgesteld. In dit bestemmingsplan is voor een tweetal percelen op het Transportcentrum Westland niet de maximale milieucategorie, op basis van de richtlijnen van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), toegekend. Dit in verband met toekomstige woningbouwontwikkeling in de gemeente Maassluis (ontwikkeling "Dijkpolder").

De gemeente Maassluis heeft op enig moment een, ten opzichte van het met hen besproken bestemmingsplan, gewijzigd ontwerp bestemmingsplan "Dijkpolder" ter inzage gelegd. In dit ontwerp was binnen ca. 400 meter van het transportcentrum de bestemming "Agrarisch", met een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming "Woongebied", opgenomen. Maassluis heeft Westland over deze wijzigingen, alsmede het besluit, niet geïnformeerd.

Op 4 februari 2014 is het bestemmingsplan "Dijkpolder" door de raad van gemeente Maassluis gewijzigd vastgesteld. In het vastgestelde bestemmingsplan is tot op ca. 400 meter van Westlands grondgebied géén woningbouw mogelijk gemaakt. Voor de planperiode, de komende 10 jaar, zijn derhalve geen woningbouwplannen in het bestemmingsplan voorzien.

Het beperken van een gedeelte van het bedrijventerrein "Transportcentrum Westland", door het terugbrengen van de maximale milieucategorie, dient zodoende geen planologisch belang (meer). Gelet op de grote onzekerheden over woningbouwontwikkeling en ontwikkeling van het bedrijventerrein is het voorbarig om vooruitlopend planologische beperkingen op te leggen.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 8 augustus t/m 18 september 2014 ter inzage gelegen.

Er zijn twee zienswijze ingekomen; ingediend door gemeente Maassluis en ontwikkelaar "Wilgenrijk (voorheen Lely Vastgoed)". Met de gemeente Maassluis, ontwikkelaar en het Transportcentrum is gekeken naar de mogelijkheden om het spanningsveld tussen het optimaal functioneren van het bedrijventerrein in relatie tot beoogde woningbouw in het aangrenzend gebied (Dijkpolder) in de gemeente Maassluis te slechten. Dit heeft niet geleid tot een acceptabel voorstel van Maassluis (gemeente en ontwikkelaar).

Het Transportcentrum (Exploitatievereniging Transportcentrum Westland) heeft middels haar advocaat (meermaals) verzocht zo spoedig mogelijk tot vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan over te gaan.

RAADSVOORSTEL

DOELSTELLING

Middels deze herziening de maximale milieucategorie die mogelijk is op het bedrijventerrein op basis van de bestaande planologische situatie terugbrengen, zodat het bedrijventerrein optimaal kan functioneren.

ARGUMENTATIE

2.1 De beperkingen ten aanzien van de maximale bedrijfscategorie in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" worden opgeheven.

"Transportcentrum Westland" maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland". Dit bestemmingsplan is een actualisatie van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland". In het voorheen geldend bestemmingsplan was gehele plangebied een maximale milieucategorie 4 toegekend. Hiermee waren bedrijven uit maximaal milieucategorie 4 toegestaan en dient de afstand tot aan een nieuwe woonwijk minimaal 200 meter te bedragen.

In verband met destijds vastgelegde toekomstige woningbouwontwikkeling in de gemeente Maassluis (gebied "Dijkpolder", zoals opgenomen in het "Masterplan Dijkpolder") op ca. 100 meter van het bedrijventerrein is, op basis van het met gemeente Maassluis besproken bestemmingsplan, beargumenteerd dat het terugbrengen van de maximaal mogelijke milieucategorie, geen afbreuk doet aan de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein zoals deze nu functioneert. Immers, bestaande bedrijven behoren tot de maximale milieucategorie 3.2 en er zijn nauwelijks tot geen activiteiten in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (agrologistiek) opgenomen die zich in een hogere hindercategorie bevinden.

De planologische situatie is onderwijl gewijzigd, omdat er geen planologische zekerheid meer is over woningbouwontwikkeling binnen 400 meter van "Transportcentrum Westland". In het licht van eventuele technologisch ontwikkelingen die de komende 10 jaar plaats kunnen vinden bestaat er daarom geen aanleiding meer om ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein, die gepaard zouden kunnen gaan met een hogere milieucategorie, uit te sluiten.

Daarnaast is de ruimtelijke invulling van het nu als "Agrarisch" bestemde gebied in de gemeente Maassluis, voor de toekomst planologisch (er ligt wel een "Masterplan" van de ontwikkelaar) nog in het ongewisse. Door nu de maximale milieucategorie op te nemen, kan te zijner tijd bezien worden op welke wijze er ruimtelijk invulling gegeven kan worden aan dit gebied, zodat invulling gegeven kan worden aan een goede ruimtelijke ordening op basis van de dan aanwezige situatie.

2.2 Hiermee wordt gevolg gegeven aan artikel 2.1.3., lid 1 van de Verordening ruimte 2014 (Provincie Zuid-Holland).

Artikel 2 (Bedrijventerrein) van de Verordening ruimte 2014 (Provincie Zuid-Holland) gebiedt om in bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, mogelijk maken. Hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken als er sprake is van een (onherroepelijk) bestemmingsplan die een ontwikkeling mogelijk maakt (zoals woningbouw) dit gebod beperkt of dat de ontwikkeling is opgenomen in het "Programma ruimte" die naast de Verordening onderdeel uit maakt van de "Visie Ruimte en Mobiliteit".

De motivering voor het afwijken van dit gebod is komen te vervallen door de wijzigingen in het bestemmingsplan "Dijkpolder" van de gemeente Maassluis. In het Programma ruimte (p. 22) wor-



RAADSVOORSTEL

den onder de 'bestuurlijke afspraken' 300 tot 1.150 woningen mogelijk gemaakt in het gebied Dijkpolder. Het huidige bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het bouwen van 1.150 woningen. Het door Maassluis gewenste meerdere, in de toekomst in de tweede fase grenzend aan het plangebied, te realiseren woningen is dan ook niet opgenomen in het Programma ruimte. Ook het gemeentelijk beleid voor milieuzonering op bedrijventerreinen sluit aan bij het voorliggend bestemmingsplan.

RISICO'S EN KANTTEKENINGEN

2.1 De gemeente Maassluis kan zich niet vinden in dit besluit en zal naar alle waarschijnlijkheid beroep instellen bij de Raad van State.

Na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" heeft de gemeente Maassluis zich, bij brief van 6 februari 2014, aangevuld op 10 april 2014, gewend tot de Raad van State (hierna: RvS). In de brief vraagt gemeente Maassluis aan RvS zich als derde-belanghebbende te laten voegen in de beroepszaak tegen het vastgestelde bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland", indien gemeente Westland de vastgestelde maximale milieucategorie van 3.2 beoogd te verhogen naar 4. De RvS heeft Maassluis destijds niet als belanghebbend in de zaak aangewezen.

Duidelijk is destijds geworden dat Maassluis zich niet kan vinden in voorliggend plan. Zij hebben dan ook zienswijzen ingediend, evenals ontwikkelaar Wilgenrijk, tegen het ontwerp bestemmingsplan. Gemeente Maassluis betoogd dat zij, ondanks het niet opnemen van een bestemming ten behoeve van toekomstige woningbouw in het bestemmingsplan "Dijkpolder", aanknopingspunten hebben die het aannemelijk maken dat benodigde bestemmingswijziging naar "Woongebied" binnen de planperiode (10 jaar) zal plaatsvinden. Gemeente Maassluis zal zich zodoende bij vaststelling van de thans aan u voorliggende 1^e herziening, naar alle waarschijnlijkheid, wederom wenden tot de Raad van State.

FINANCIËN

n.v.t.

COMMUNICATIEPARAGRAAF

De indieners van de zienswijzen zullen na vaststelling van het bestemmingsplan een schriftelijke reactie ontvangen op hun zienswijzen.

(EXTERN) OVERLEG EN MEDE-ADVIES

Er heeft enkele malen contact plaatsgevonden met Provincie Zuid-Holland. Zij hebben geen (negatief) standpunt ingenomen tegen het voorliggende plan.

RAADSVORSTEL

VERVOLGTRAJECT

Het besluit voor vaststelling van het bestemmingsplan zal worden gepubliceerd op de gemeentelijke website, in Groot Westland en de Staatscourant. Het bestemmingsplan zal zes weken ter inzage worden gelegd voor beroep.

Burgemeester en wethouders van Westland,

de secretaris,

de burgemeester,

b.a.
M. van Beek

J. van der Tak



Ag pnt. 01 B



RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Westland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 juli 2015, met de volgende bijlagen:

- bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (met identificatienummer NL.IMRO.1783.abp0000023h01-VA01) (14-0460967)
- Nota van beantwoording zienswijzen "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (14-0460764)
- Staat van Wijzigingen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (15-0613600)
- Planverbeelding (15-0624694)

gelet op het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening;

gelet op het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

gehoord de beraadslagingen in de vergadering van de raadscommissie Ruimte van 1 september 2015;

besluit:

1. De tegen het ontwerp bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" ingediende zienswijzen te beantwoorden overeenkomstig de beantwoording zoals opgenomen in de "Nota beantwoording zienswijzen".
2. Het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (met identificatienummer NL.IMRO.1783.abp0000023h01-VA01) ongewijzigd vast te stellen.

Aldus besloten door de raad in zijn openbare vergadering van 13 oktober 2015.

de griffier,

N. Broekema

de voorzitter,

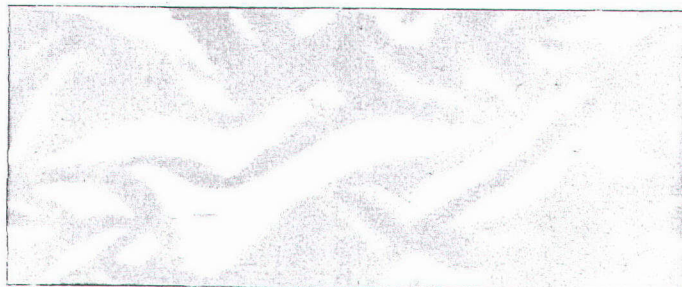
J. van der Tak

RAAD

13 OKT. 2015

GEMEENTE WESTLAND

Postbus 55, 3140 AB MAASSLUIS



Packs

Afzender:

Gemeente Maassluis
koningshoek 93.050
3144 BA Maassluis

P

Collo 1 van 1

Bezorgen

woensdag 03 februari 2016



10294848(1)

Ontvanger:

Raad van Stata
Oranjestraat 15
2514 JB 'S Gravenhage
Nederland

Pakket PM - 0 t/m 10 kg. 1kg: pm	P22
	<i>P22</i> f22DenHaag

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
02 MAART 2016	
ZAAKNR:	
AAN: R4	
BEHANDELD:	PAR: FS

AANTEKENEN
Raad van State
t.a.v. De heer/mevrouw L. Bak
Oranjestraat 15
2514 JB 'S-GRAVENHAGE

Postbus 55
3140 AB Maassluis

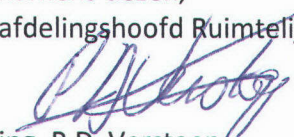
T 14 010
E gemeente@maassluis.nl
I www.maassluis.nl

ons kenmerk	UIT-16-25905/Z-14-09733	datum	
uw kenmerk	201600889/1/R4	uw brief van	4 februari 2016
contactpersoon	mevrouw mr. A.G.M. Hewitt	doorkiesnummer	010-5931807
onderwerp	Bestemmingsplan bedrijventerrein A20 Westland.	bijlage(n)	1

Geachte heer/mevrouw Bak,

Naar aanleiding van uw brief, d.d. 4 februari 2016, waarin u verzoekt tot het aanvoeren van gronden inzake 201600889/1/R4 doe ik u hierbij toekomen het inhoudelijke beroepschrift met bijlagen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Maassluis,
namens dezen,
afdelingshoofd Ruimtelijke ordening, verkeer en milieu



ing. P.D. Verstoep

Bijlage:

1. Beroepschrift



ons kenmerk: UIT-16-25905/Z-14-09733

**Beroepschrift inzake bestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland,
1^{ste} herziening (201600889/1/R4)**

Geachte voorzitter,

Inleiding

In verband met de wettelijke actualiseringsplicht voor bestemmingsplannen ouder dan 10 jaar, die volgt uit de Wet ruimtelijke ordening, en de wenselijkheid tot het realiseren van een woonwijk in het gebied Dijkpolder in Maassluis hebben de gemeenten Westland en Maassluis beiden een nieuw bestemmingsplan opgesteld dat tot aan de gemeentegrenzen met elkaar reikt. Het te ontwikkelen woningbouwgebied Dijkpolder in Maassluis grenst voor het noordwestelijke deel van het plangebied aan het bedrijventerrein 'Transportcentrum Westland' in Westland. Voor beide gebieden zijn in 2014 en 2015 respectievelijk de bestemmingsplannen "Dijkpolder" en "Bedrijventerreinen A20 Westland" opgesteld. Vanwege het principe van functiescheiding en (milieu)hinder is in het proces van beide bestemmingsplannen een belangenconflict ontstaan tussen bedrijvigheid en woningbouw. Vanuit Maassluis is de insteek altijd geweest om er minnelijk uit te komen met de gemeente Westland maar dat is tot op heden niet gelukt.

Bestemmingsplan bedrijventerrein A20 Westland

De gemeente Westland heeft op 28 mei 2013 het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" vastgesteld. In dit bestemmingsplan was voor het perceel dat grenst aan de gemeente Maassluis de milieucategorie 3.2 opgenomen waarvoor een contour geldt van 100 m o.b.v. geluid. De bedrijventerreinenvereniging heeft tegen de maximale milieucategorie van 3.2 beroep ingesteld bij uw Afdeling. Het Transportcentrum is van mening dat met het opnemen van milieucategorie 3.2 sprake is van een planologische beperking ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. De gemeente Westland heeft hiertegen geen verweer gevoerd.

Uw Afdeling heeft op 8 oktober 2014 het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" van de gemeente Westland gedeeltelijk vernietigd. Dat betekent dat voor het perceel dat grenst aan de gemeente Maassluis moet worden teruggevallen op het oude bestemmingsplan "Transportcentrum Westland" uit 1993. Concreet betekent dit dat voor het betreffende perceel een milieucategorie 4 geldt met een contour van 200 meter. Voor de verder uiteenzetting verwijs ik naar de door mij ingediende zienswijze.

Bestemmingsplan Dijkpolder Maassluis

Op 4 februari 2014 heeft de gemeente Maassluis het bestemmingsplan Dijkpolder vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van 1150 woningen mogelijk. Hierbij gaat het om de eerste fase van de zogenaamde nieuwe woonwijk Wilgenrijk. In het ontwerpbestemmingsplan was echter rekening gehouden met de ontwikkeling ca. 1800 woningen, die tot 100 meter van de gemeentegrens met Westland mogelijk waren. Deze contour is aangehouden juist vanwege de aanwezigheid van het Transportcentrum op basis van huidige milieunormen. In overleg met de provincie Zuid-Holland is voor de tweede fase, die tot ca. 390 meter van de gemeentegrens met Westland loopt, vooral nog de bestemming "Agrarisch" toegekend. Maassluis beoogt echter in de toekomst alsnog de tweede fase te realiseren: de doorontwikkeling van ca. 650 woningen tot ca. 100 meter van de gemeentegrens met Westland en dus ook het bedrijventerrein. Deze ontwikkeling is vastgelegd in de gemeentelijke Structuurvisie 2012-2025, het Masterplan Dijkpolder 2012 (bijlage 2) en in de brief van de provincie, d.d. 26 november 2013 (bijlage 3)

Bestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland, eerste herziening

Na gedeeltelijke vernietiging van het bestemmingsplan bedrijventerreinen A20 Westland heeft de gemeente Westland een herziening in procedure gebracht. Vooroverleg heeft niet plaatsgevonden. Derhalve is Maassluis niet geïnformeerd. Dit is een onzorgvuldige voorbereiding. Van 7 augustus 2014

tot en met 18 september 2014 heeft het ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland, eerste herziening ter visie gelegen. Tegen dit ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente Maassluis een zienswijze ingediend. De reden voor deze zienswijze was dat voor het plangebied dat grenst aan de gemeente Maassluis milieucategorie 4.1 (en 4.2, zie bijlage 1) mogelijk wordt gemaakt in plaats van de eerder opgenomen 3.2 (en 4.1, zie bijlage 2) en dit heeft direct invloed op de voorziene woningbouw in het gebied Dijkpolder. Deze zienswijze tref u aan in bijlage 5.

Op 1 september 2015 is het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan behandeld in de Commissie Ruimte. Maassluis is niet uitgenodigd te worden gehoord naar aanleiding van door Maassluis ingediende zienswijze. De gemeente Westland heeft het bestemmingsplan op 13 oktober 2015 ongewijzigd vastgesteld. Het vaststellingsbesluit is niet direct aan ons kenbaar gemaakt. Ook dit is onzorgvuldig.

Overleg

Vanaf het moment van ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland, eerste herziening is de gemeente Maassluis uitvoerig in overleg getreden met de gemeente Westland en heeft daarbij ook de provincie betrokken.

Deze overleggen waren bedoeld om te bezien in hoeverre we nader tot elkaar konden komen. De gemeente Westland heeft aangegeven bereid te zijn milieucategorie 3.2 c.q 4.1 op te nemen als het Transportcentrum Westland daarmee akkoord gaat. Eén van die overleggen die de gemeente Maassluis heeft georganiseerd is een overleg geweest met de gemeente Westland, het Transportcentrum Westland en Wilgenrijk (ontwikkelaar Dijkpolder). Daarbij is ook een onafhankelijke deskundige aangesteld om dit gesprek te begeleiden. Daarnaast zijn er diverse andere overleggen geweest met het Transportcentrum Westland en de gemeente Westland, bestuurlijke overleggen met de provincie en de betrokken wethouders, etc. Het Transportcentrum Westland stelt zich op het standpunt dat zij in het huidige bestemmingsplan van 1993 milieucategorie 4 hebben en dat deze categorie in de huidige tijd waarin wij leven overeenkomt met 4.1. Daarbij baseert het Transportcentrum Westland zich op de contour van 200 meter. De huidige contour is 200 meter en de milieucategorie die daar nu bij hoort is 4.1. Dit is een omgekeerde redenering en de gemeente Westland laat zich daardoor leiden. In diverse overleggen is aan het Transportcentrum de vraag gesteld of er concrete plannen waren (binnen de planperiode) waarvoor een hogere milieucategorie op dit moment noodzakelijk is. Die zijn er niet. Het Transportcentrum wil gewoon de ruimte krijgen en de 200 meter contour behouden.

Vervolgens heeft de gemeente Maassluis op advies van de provincie een voorstel gedaan voor het opnemen van een afwijkingsbevoegdheid. Daardoor is het mogelijk in te spelen op concrete plannen die zich gedurende de planperiode voor doen. Ook dit voorstel heeft het niet gehaald.

Kortom, de gemeente Maassluis heeft diverse handreikingen gedaan om tot een minnelijke oplossing te komen, maar dat heeft helaas nergens toe geleid. Dit kan ik onderbouwen middels diverse e-mailcorrespondentie. Indien u daar behoefte aan heeft kan ik u dit nader toesturen.

Gronden

Milieucontour

Door het vaststellen van milieucategorie 4.1 en 4.2 (eerste herziening) in plaats van de eerder vastgestelde 3.2 en 4.1 (moederplan) is de contour voor het aspect 'geluid' van 100 meter naar 200 meter en 300 meter opgeschoven en de contour voor het aspect 'geur' van 50/100 meter naar 100/300 meter.

Daardoor is de doorontwikkeling van de woningbouw in de Dijkpolder in zijn geheel niet langer mogelijk.

In het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland, dat actualiserend van aard is, was in eerste instantie milieucategorie 4.1 en 4.2 opgenomen. In het kader van wettelijk vooroverleg is door de gemeente Maassluis gemotiveerd aangevoerd dat er sprake was van het oprekken van de bestaande milieucategorie 4 in het vorige bestemmingsplan Transportcentrum uit 1993.

In het ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland heeft de gemeente Westland dan ook 3.2 en 4.1 opgenomen. Tegen dit ontwerpbestemmingsplan heeft het Transportcentrum Westland een zienswijze ingediend. Het Transportcentrum was van mening dat er sprake was van een beperking ten opzichte van het vorige bestemmingsplan en dat milieucategorie 4.1 (i.p.v. 3.2) recht deed aan de bestaande rechten van het Transportcentrum. De gemeente Westland heeft gemotiveerd aangetoond dat milieucategorie 3.2 conform de richtlijnen van de VNG recht doet aan de bestaande situatie en dat de activiteiten van het Transportcentrum vallen onder milieucategorie 3.2. Zie de Nota van beantwoording bestemmingsplan Bedrijventerreinen A20 Westland bijlage

Daarmee heeft de gemeente Westland onderkend dat conform de richtlijnen van de VNG de huidige activiteiten van het Transportcentrum vallen onder milieucategorie 3.2 en daarmee geen sprake is van een planologische beperking. Des te opmerkelijk is het dan ook dat de gemeente Westland zich nu herhaaldelijk op het standpunt stelt dat in het eerdere bestemmingsplan Bedrijventerrein A20 de milieucategorie is "teruggebracht" ten behoeve van het bestemmingsplan Dijkpolder dat woningbouw tot op 100 meter van het bedrijventerrein mogelijk maakte. Dit standpunt wordt verder onderbouwd door in de inleiding van het herziene bestemmingsplan aan te geven dat door ingrijpen van de provincie de grens voor bebouwing van de Dijkpolder nu op ca. 400 meter is vastgesteld waardoor het niet langer noodzakelijk is het bedrijventerrein te "beperken" en voor het "terugbrengen" van de milieucategorie niet langer planologisch belang meer bestaat. In het licht van *eventuele* technologische ontwikkelingen die de komende 10 jaar plaats *kunnen* vinden bestaat er daarom volgens de gemeente Westland geen aanleiding meer om ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein, die gepaard *zouden kunnen* gaan met een hogere milieucategorie, uit te sluiten.

De reden waarom de huidige activiteiten conform de richtlijnen van de VNG vallen onder milieucategorie 3.2 is ondermeer gelegen in het feit dat door de technologische ontwikkelingen van de afgelopen jaren de overlast door geluid sterk is afgenomen waardoor een contour van 100 meter toereikend is. Het lijkt daarom niet realistisch dat door eventuele technologische ontwikkelingen de geluidsproductie (of de geurproductie) zal toenemen.

De gemeente Westland heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen enkele belangenafweging gemaakt, noch heeft zij gemotiveerd aangetoond dat een verhoging van de bestaande milieucategorie noodzakelijk is.

De enige argumentatie die door de gemeente Westland wordt aangevoerd is artikel 2.1.3 van de Verordening Ruimte en Mobiliteit. Lid 1 van dit artikel geeft aan dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein bedrijven dient toe te laten uit de hoogst mogelijke categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen die zijn opgenomen in een onherroepelijk bestemmingsplan of het Programma Ruimte. Terecht merkt de gemeente Westland daarbij op dat het

bestemmingsplan Dijkpolder tot circa 400 meter van het bedrijventerrein geen woningbouw mogelijk maakt. Echter, in de bestuurlijke afspraken die zijn opgenomen in het programma Ruimte is duidelijk aangegeven dat het de eerst komende 10 jaar gaat om een eerste fase. De provincie erkent dat Dijkpolder de mogelijkheid biedt om invulling te geven aan een woningvraag die in deze subregio slechts in uitleglocaties gerealiseerd kan worden. Bij brief van 26 november 2013 heeft de provincie aangegeven dat een doorontwikkeling na de planperiode niet van de baan is. Ook onderkent de provincie dat het stedenbouwkundige plan, de eigendomssituatie en de bereidheid van de ontwikkelaar om voorinvesteringen te doen in de huidige markt zicht bieden op een ontwikkeling die tot een positieve gebiedskwaliteit kan leiden. Deze brief is ook als bijlage bij de zienswijze toegevoegd.

Statuten Exploitatievereniging Transportcentrum Westland

Het Transportcentrum Westland geeft op hun site aan dat voor bedrijven die zich willen vestigen op het Transportcentrum Westland het geldende bestemmingsplan het uitgangspunt is.

Daarnaast is bij de oprichting van het transportcentrum een vestigingsstatuut opgesteld, dat bepaalt dat transportbedrijven die tuinbouwproducten vervoeren en daaraan gelieerde ondernemingen zich mogen vestigen.

Visie Agrologistieke bedrijventerreinen Westland 2040

Op initiatief van de agrologistieke bedrijventerreinen in het Westland (waaronder het Transportcentrum) is in 2011 een visie opgesteld door RBOI (nu Rho). Deze visie is te downloaden op de site van het Transport Centrum Westland, waarop ook de vestigingscriteria worden aangegeven. Volledigheidshalve is deze als bijlage 6 toegevoegd.

In de visie licht het agrologistieke cluster Westland de mogelijkheden toe en zet een duidelijke koers uit om haar ambitie waar te maken. Deze ambitie is *“het zijn van een dynamische draaischijf tussen producent en consument en daarin concurrerend, duurzaam en innovatief zijn”*.

Volgens deze visie wordt verstaan onder ‘agrologistiek’: het totaal aan logistieke bewegingen, die nodig zijn om producten bij de consument te krijgen, zoals de handel, het transport, het om- en verpakken, het verladen, het rijpen van producten etc.

Onder het agrologistieke cluster wordt in deze visie verstaan de bedrijven die zorgen voor het verhandelen, herverdelen (crossdocking), vervoeren, sorteren, toeleveren aan glastuinbouw en eventueel verpakken van agroproducten (groente, fruit en sierteelt).

De visie geeft een aantal trends en ontwikkelingen weer, te weten:

- Groei in de vraag
- Veranderende marktomstandigheden
- Verandering in aanvoerstromen van de producten
- Terugtrekkende overheid

Uit de beschreven trends blijkt, volgens de visie, dat er in de markt voldoende mogelijkheden zijn om te blijven groeien. Om deze groei waar te maken, moeten maatregelen worden getroffen op het gebied van bereikbaarheid, fysieke uitbreiding, duurzaamheid en innovatie:

- *Bereikbaarheid*

De samenwerking met de haven van Rotterdam wordt steeds belangrijker. De reisafstand tussen de haven en het Westland moet zoveel mogelijk worden beperkt, nu en op de lange termijn. Het agrologistiek cluster wil bijdragen aan maatregelen om dit te bewerkstelligen.

Daarnaast wil het agrologistiek cluster de bereikbaarheid binnen het Westland verbeteren. Het gaat daarbij zowel om interne verbindingen op en tussen de agrologistieke bedrijventerreinen als verbindingen tussen productiegebieden en verwerking en logistieke bedrijven binnen Westland. Dit wordt bereikt door interne verbindingen tussen agrologistieke bedrijventerreinen te creëren. Daarnaast is het nodig om het vervoerssysteem beter af te stemmen op de verkeersbewegingen tussen producent en verwerking en logistiek.

- *Uitbreidingsmogelijkheden*

Volgens de visie zijn er groeipotenties voor het agrologistieke cluster. Om dit te kunnen faciliteren is uitbreiding van de terreinen noodzakelijk. Tegelijkertijd constateert de visie dat elk stukje grond binnen de gemeente Westland in gebruik is. Daarom is herstructurering van de glastuinbouw noodzakelijk, maar komt onvoldoende van de grond.

Om de te verwachte groei te kunnen faciliteren, moet op 2 manieren uitbreiding plaats vinden:

- a. Uitbreiding van de terreinen in oppervlakte
- b. Uitbreiding binnen bestaande terreinen door het ruimtegebruik verder te optimaliseren.

Ad a.

Door middel van :

- Herstructurering van de glastuinbouw
- Nieuwe vestigingen glastuinbouw door het verplaatsen van de glastuinbouw naar gebieden dicht bij de gemeente Westland
- Nieuwe ruimte creëren waarbij gedacht wordt aan derde Maasvlakte of tussen Hoek van Holland en Kijkduin

Ad b.

Door intensief en meervoudig ruimtegebruik, hoger bouwen, slimme interne vervoersstromen, etc.

- *Duurzaamheid*

Duurzaamheid kent binnen de visie twee kanten:

1. Duurzaamheid als relatief abstract begrip dat betrekking heeft op het creëren van omstandigheden die een gezond leefklimaat voor toekomstige generaties mogelijk maakt
2. Duurzaamheid als betekenis in de markt: duurzaamheid verkoopt

Het agrologistieke cluster wil aan beide begrippen van duurzaamheid bijdragen, door middel van:

- Zuinig ruimtegebruik
- Beperken kilometers
- Zuinig rijden
- Duurzame energie

- *Innovatie*

Het agrologistieke cluster maakt zich zorgen over het aanbod van onderwijs binnen de gemeentegrenzen, vooral ten aanzien van het hoger opgeleid personeel. Doordat er steeds meer eisen aan de logistiek worden gesteld, wordt het een steeds meer kennisintensieve bedrijfstak.

Kijkend naar de visie van agrologistiek bedrijventerreinen in het Westland, waaronder het Transportcentrum, met de doelstellingen en de maatregelen die het agrologistieke cluster benoemd, wordt nergens benoemd dat de vestiging van bedrijven met een hogere milieucategorie noodzakelijk of wenselijk is. Daarbij komt dat de visie zelf al aangeeft wat onder agrologistiek dient te worden verstaan en dat heeft geen enkele relatie met hetgeen binnen de herziening van het bestemmingsplan valt onder een categorie 4.1 bedrijf van de Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek.

Daarnaast geeft het Transport Centrum Westland in het Reglement als genoemd in de Statuten van het centrum een aantal vestigingscriteria dat een dergelijk categorie 4.1 bedrijf uitsluit.

Uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan sluit via de eigen regels een categorie 4.1 bedrijf uit.

In artikel 3.1.2. onder c staat aangegeven dat ter plaatse van de functieaanduiding '(b≤4.1)' bedrijven zijn toegestaan uit ten hoogste categorie 4.1 uit de Staat van bedrijfsactiviteiten Agrologistiek.

Uit deze Staat blijkt dat onder een categorie 4.1 valt een *carrosseriefabriek en een aanhangwagen- en opleggerfabriek*.

Beiden komen op dit moment in het plangebied niet voor.

De gemeente Westland geeft in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan aan dat het plangebied voor de herziening het perceel betreft waarop de volgende bedrijven zijn gevestigd:

- Giste Limited (logistiek)
- Van Daalen Transport (transport (op-en overslag))
- Cargoboss (transport (op-en overslag))
- Scania Beers B.V. (reparatie en onderhoud)

Zoals ook uit de Staat van bedrijfsactiviteiten Agrologistiek blijkt, vallen de bedrijven ten behoeve waarvan de herziening wordt gevoerd op basis van de Staat in categorie 3.2

Daarbij komt dat in artikel 1.7 van de regels staat aangegeven wat wordt verstaan onder een agrologistiek bedrijf:

Een bedrijf gericht op transport, handel en/of distributie vanuit de (glas)tuinbouw afkomstige producten waarbij op- en overslag inclusief verwerken, om-, her- en verpakken ter plaatse is toegestaan.

Een carrosseriefabriek en/of een aanhangwagen- en opleggerfabriek is geen bedrijf gericht op transport, handel en/of distributie vanuit de (glas)tuinbouw afkomstige producten.

Carrosserie, aanhangwagens en opleggers zijn geen producten afkomstig uit de (glas)tuinbouw. Daarbij komt dat het op basis van artikel 1.7 moet gaan om transport, handel en/of distributie, niet om *productie*.

Het enige categorie 4.1 bedrijf dat op basis van de bij het plan behorende Staat van bedrijfsactiviteiten Agrologistiek is toegestaan, is een *productiebedrijf* (fabriek) van carrosserie, aanhangwagens en/of opleggers.

Een productiebedrijf valt op basis van artikel 1.7 van de regels niet onder de omschrijving van een agrologistiek bedrijf. Gelet hierop is het niet toegestaan om op het bedrijventerrein een categorie 4.1 bedrijf te vestigen uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek of welk ander categorie 4.1 bedrijf dan ook.

In de reactie van de gemeente Westland die wij op het internet hebben gevonden, wordt hierop als volgt gereageerd:

Ingevolge artikel 3.1 zijn de gronden, welke het dichtst gelegen zijn bij de gemeentegrens van Maassluis, bestemd voor een agrologistiek bedrijventerrein met bedrijven uit ten hoogste categorie 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten agrologistiek en aanverwante activiteiten, waaronder begrepen één bankfiliaal, één douanekantoor, voorzieningen ten behoeve van het beheer en de beveiliging van het agrologistieke terrein en reparatie- en servicebedrijven voor vrachtwagens. De genoemde aanverwante activiteiten onder de afwijkende functies zijn "tevens" toegestaan en behoeven daarmee niet te voldoen aan artikel 1.7 en niet te voldoen aan de Staat van bedrijfsactiviteiten Agrologistiek.

Deze stellingsname is onjuist omdat op de plankaart de aanduiding "sbt-agla" is opgenomen en niet de aanduiding "sbt-reg" (regionale bedrijventerreinen) waardoor artikel 3.1.3, dat ziet op regionale bedrijventerreinen en verwijst naar de Staat van Bedrijventerreinen, niet van toepassing is.

Op basis van artikel 2.1.3. lid 1 van de provinciale verordening is de hoogst mogelijke milieucategorie op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten derhalve 3.2, ongeacht wat wel of niet is vastgesteld in een bestemmingsplan van de gemeente Maassluis (Dijkpolder) of het Programma ruimte.

Conclusie

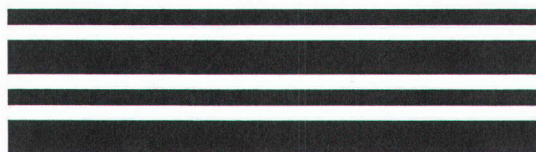
Gelet op het feit dat de gemeente Westland geen enkele afweging heeft gemaakt om tot de opgenomen milieucategorie 4.1 resp. 4.2 te komen, er geen gemeentelijk beleid is die deze keuze ondersteund en de gemeente Westland niet aan heeft kunnen tonen dat binnen de planperiode concrete behoefte is aan milieucategorie 4.1 resp. 4.2 verzoek ik u het bestreden besluit te vernietigen en conform artikel 8:72 Awb zelf in de zaak te voorzien door voor het plangebied milieucategorie 3.2 c.q. 4.1 vast te stellen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Maassluis,
namens dezen,
afdelingshoofd Ruimtelijke ordening, verkeer en milieu


ing. P.D. Verstoep

Bijlage:

1. Overzichtsplankaart met milieucategoriën
2. Masterplan Dijkpolder 2012
3. Brief provincie d.d. 26 november 2013
4. Gemeentelijke zienswijze, d.d. 1 september 2014
5. Visie Agrologistieke bedrijventerreinen 2040
6. Nota van beantwoording zienswijze bestemmingsplan Bedrijventerreinen A20 Westland, eerste herziening
7. Raadsbesluit vaststelling bestemmingsplan bedrijventerreinen A20 Westland, eerste Herziening
8. Nota van beantwoording bestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland 2014
9. Gemeentelijke Structuurvisie inzake Dijkpolder



Raad
van State

RASTER VOORLOOPVEL

Referentie : PR201600889-1008788-IN
Unit : R4
Casusprocedurenummer : 201600889/1
Document type : Ink: Ontv bijlage motiv beroep/verzoek/IB
Indiener : Maassluis, College van burgemeester en wethouders v
Aanvrager scan : Bak, mw. L.
Toestelnummer : +3170426 4702
Locatie : Kn F 164

Voorloopvel aangemaakt op : woensdag 02 maart 2016 12:24:25

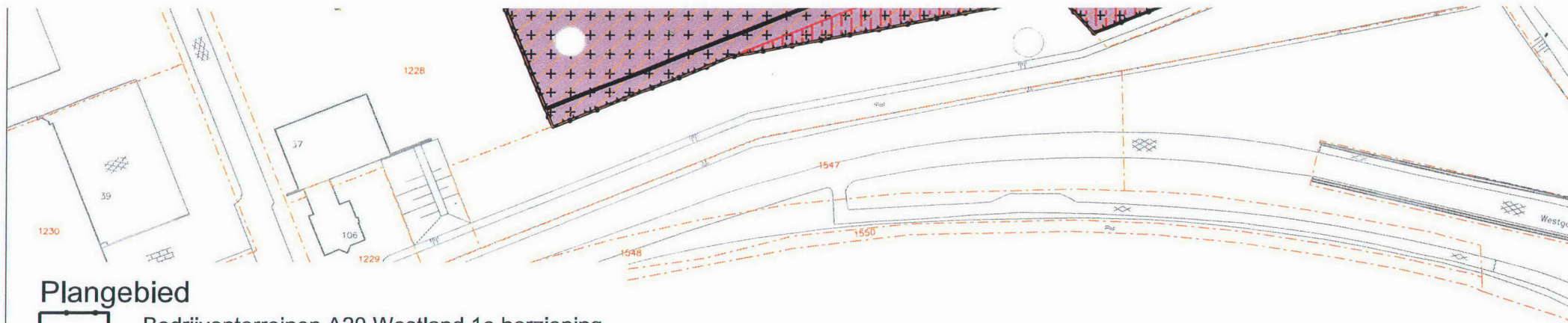


-
- ☒ Scannen
☒ Schutbladen
☒ Kopiëren

Aanvullende opties

- ☐ Dubbelzijdig
☐ Boren
☐ Nieten
☐ Lijmen

Bijlage 1



Plangebied



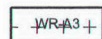
Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening

Enkelbestemmingen



Bedrijventerrein

Dubbelbestemmingen

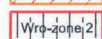


Waarde - Archeologie 3

Gebiedsaanduidingen

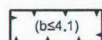


geluidzone - industrie

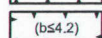


wetgevingzone - wijzigingsgebied - Wro-zone 2

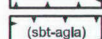
Functieaanduidingen



bedrijf tot en met categorie 4.1



bedrijf tot en met categorie 4.2



specifieke vorm van bedrijventerrein - agrologistiek met aanverwante activiteiten

Bouwvlakken



bouwvlak

Maatvoeringen



maximum bebouwingspercentage (%)



maximum bouwhoogte (m)

GEMEENTE WESTLAND

Postadres:

Tel: (0174) 140174

Postbus 150

Fax: (0174) 673 600

2670 AD Naaldwijk

www.gemeentewestland.nl



Afdeling
ROV / STB

Bezoekadres:
van Geeststraat 1, 's-Gravenzande

bedrijventerreinen A20 Westland
1e herziening



Schaal 1 : 1000

Gelekd LH

Formaat A 2

Status

Vastgesteld

Datum 07-10-14

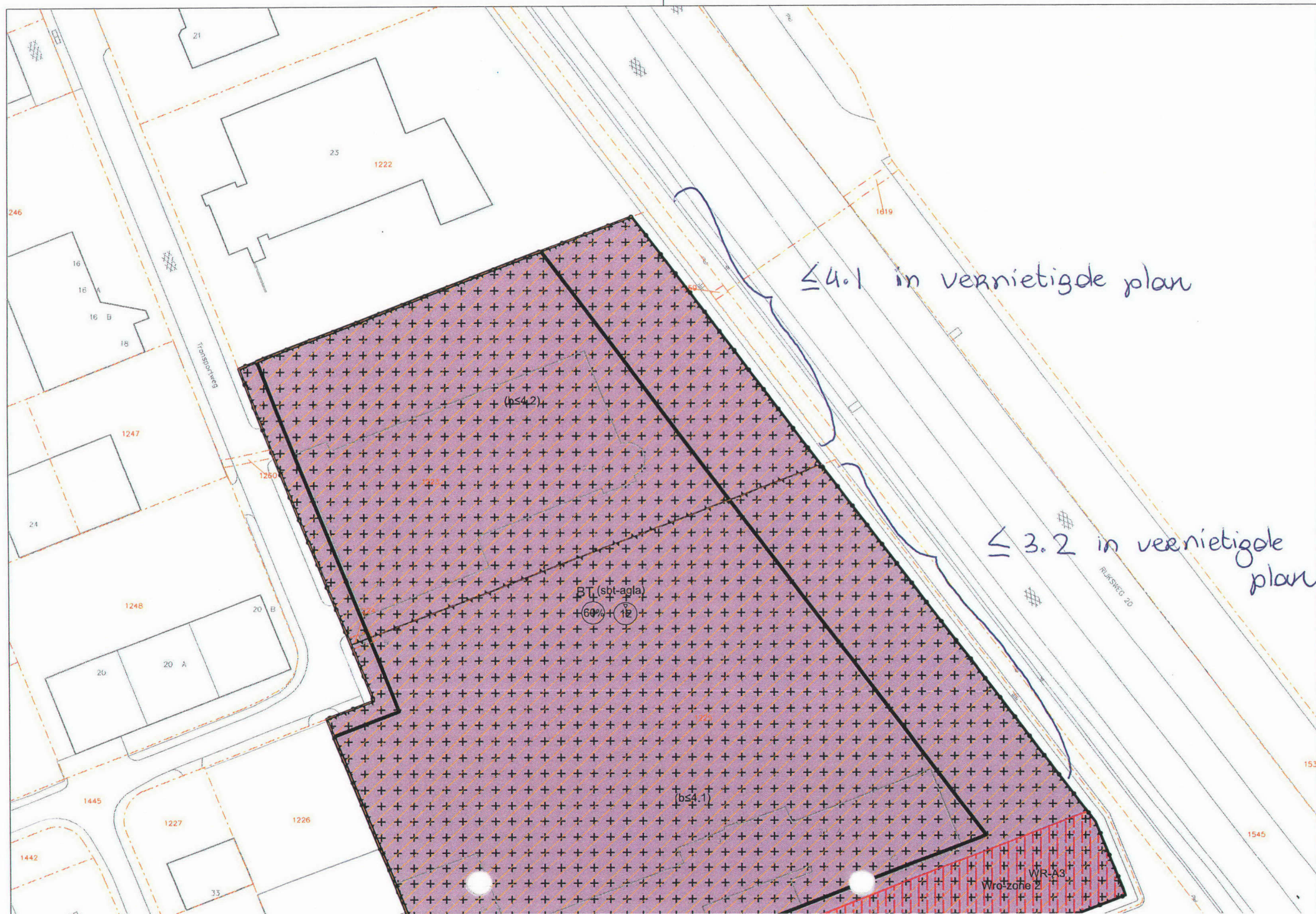
Gewijzigd

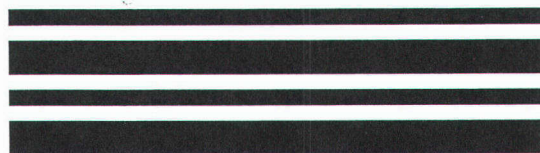
Dossier

NL.IMRO.1783.abp00000023h01

Tek. Nr.

VA01





9

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 2



DIJKPOLDER

masterplan

2011 | 2012





INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	5		
1. Plangebied	7	8. Woonprogramma	64
1.1 Ontstaansgeschiedenis plangebied	7	8.1 Differentiatie woningen	65
1.2 Plangebied en omgeving	7		
1.3 Bestaande situatie	8	9. Voorzieningen	68
2. Opgave	10	9.1 Wonen-werken in de wijk	69
2.1 Context van de ontwikkelopgave	10	9.2 Zakelijk voorzieningencluster voor Dijkpolder en omgeving	69
2.2 Doelgroep	11	9.3 Gemengd maatschappelijk- en voorzieningen- cluster voor Dijkpolder	69
2.3 Organisch ontwikkelen	13	9.4 Reservelocatie Lely Industries	71
3. Milieutechnische randvoorwaarden	16	10. Maassluise School	74
3.1 Milieubelemmeringen algemeen	16	10.1 Unieke signatuur	74
3.2 Verkeersgeluid	18	10.2 Procesbeschrijving	75
3.3 Overige milieuaspecten	19		
4. Planopzet	22	11. Duurzaamheid	78
4.1 Inspiratie uit de polder	22	11.1 Wijkniveau	78
4.2 Vier linten	26	11.2 Woningniveau	79
4.3 Groen -blauw raamwerk	28		
4.4 Percelen als verkavelingsprincipe	29	12. Fasering en realisatie	84
5. Landschap	36	12.1 Fasering	84
5.1 Watersysteem	36	12.1 Realisatie	86
5.2 Groen- en waterstructuur	40	12.1 Bouwrijp Plus	87
		12.1 Aantrekkelijk voor kopers	87
6. Verkeer en parkeren	46	13. Bestemmingsplan en uitwerkingen	88
6.1 Ontsluiting Dijkpolder	46	13.1 Bestemmingsplan	88
6.2 Interne verkeersstructuur	47	13.2 Overeenkomsten	88
6.3 Parkeren bewoners	48	13.3 Planuitwerking	88
6.4 Parkeren bezoekers	48		
6.5 Fietsstructuur	49	14. Communicatie	90
7. Openbare ruimte	52	14.1 Twee niveaus	90
7.1 Uitgangspunten en kwaliteiten van de openbare ruimte	52	14.2 Omgevingscommunicatie	91
7.2 Profielen	52	14.3 Locatiemarketing	91
7.3 Verblijven en spelen	58		
7.4 Beheer en onderhoud	60		

Geachte lezer,

Voor u ligt het resultaat van een vruchtbare samenwerking tussen de gemeente Maassluis, Lely Industries en Lely Vastgoed: het Masterplan Dijkpolder 2012. Ik ben er zeer trots op. Gebiedsontwikkelingen in Nederland, en zeker ook internationaal, liggen veelal stil of draaien op een lagere versnelling en ook herontwikkelingen van reeds bestaande plannen zijn aan de orde van de dag. In deze tijd tot een product komen zoals het nu voor u ligt, is een prestatie van formaat van alle betrokken partijen. Dit Masterplan is uniek, ambitieus en realistisch tegelijk: het houdt rekening met de huidige en toekomstige woningmarkt en is tevens zo robuust en hoogwaardig dat het juist kansen op die markt creëert.

'De consument centraal' is een veelgehoorde kreet in de huidige praktijk van gebiedsontwikkeling, maar het is een reusachtige opgave om dit daadwerkelijk te doen! Wij zien namelijk dat dit veel verder gaat dan de juiste straatprofielen, goed openbaar onderhoud en het aantal parkeerplaatsen. Het Masterplan Dijkpolder gaat over beleving van wonen. Wat zie ik als ik wandelend door de omgeving mijn thuis benader? Hoe ervaar ik het gebied waarin ik leef? Met wie en waar gaan mijn kinderen spelen en is het er veilig? Dit plan vormt de basis voor een gebied dat daadwerkelijk 'geleefd' wordt door haar bewoners'. Pas dan staan zij echt centraal! De Dijkpolder heeft een rijke historie; het Masterplan respecteert de tradities van het gebied (wilgen, water, groen en kleinschaligheid) en vertaalt die naar een dorps-landelijk woonmilieu. De Dijkpolder wordt

voor de toekomstige bewoners vormgegeven, het Masterplan vormt de structuur van het gebied. Het wordt een gebied met veel water en groen, kleinschaligheid, voldoende goede parkeerplaatsen zonder het straatbeeld te domineren, speelvoorzieningen voor alle leeftijden, privacy en veel oog voor openbare veiligheid in en om het gebied.

Daarnaast zal het beeld van woningen een zeer belangrijke bijdrage leveren aan de beleving en woonkwaliteit. Ik ben zeer verheugd te kunnen melden dat architecten- en stedenbouwkundig bureau Soeters Van Eldonk, in interactie met de lokale omgeving, een unieke beeldtaal ontwikkelt voor het gebied: de Maassluis School. Zonder twijfel gaat dit woongebied zeer positief bijdragen aan de positionering van Maassluis in de regio. Door al deze bestanddelen en zeker ook de wijze van samenwerking met de gemeente Maassluis is een vernieuwend en krachtig perspectief op gebiedsontwikkeling in Nederland ontstaan. Visie, vertrouwen, kennis, betrokkenheid en kwaliteit vormen de basis van dit plan, we nemen dit mee in alle nog volgende stappen. Met de inzet van een flexibele, organische ontwikkelstrategie worden deze bestanddelen ook daadwerkelijk geborgd.

Onze dank gaat uit naar de medewerkers van de gemeente, bestuurders en adviseurs die samen met ons de visie op de Dijkpolder delen en wisten om te zetten in dit Masterplan.

Hoogachtend,
Ronald van der Lely
Directeur - Lely Vastgoed B.V.

VOORWOORD



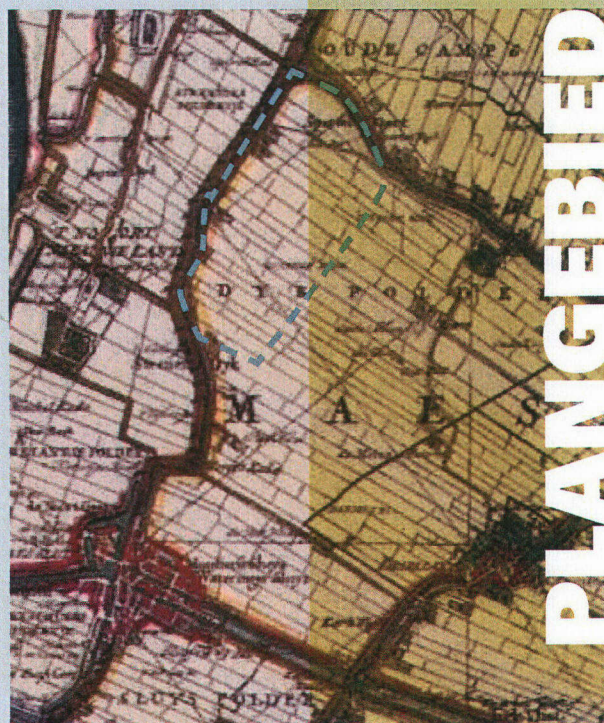
1.1 Ontstaansgeschiedenis plangebied

Maassluis is rond 1340 ontstaan, als nederzetting bij een sluis in een zeewering langs wat nu de Nieuwe Waterweg heet. Gelegen aan de Maasdijk, die het achterliggende land moest beschermen tegen het water, groeide Maassluis uit tot een zelfstandige gemeente en verkreeg het in 1814 stadsrechten. De Maasdijk loopt vanaf het centrum van Rotterdam tot aan de uitmonding in de zee. Aan de voet van de dijk lag de Ommedijkse polder die later de naam Dijkpolder kreeg, genoemd naar het waterschap De Dijkpolder. De ontginningsbasis van deze polder was de Weverskade die haar naam dankt aan de aanwezigheid van verschillende weverijen die zich in de omgeving bevonden. De Weverskade is ook de basis van het agrarische bedrijf Lely Industries dat in 1948 werd opgericht.

1.2 Plangebied en omgeving

Eeuwenlang is het plangebied gebruikt voor agrarische doeleinden, maar in de komende periode zal het Maassluise deel van Dijkpolder geleidelijk transformeren van een cultuurlandschap tot een woonlandschap. Het plangebied betreft een 114 ha groot gebied, dat gelegen is aan de noordzijde van Maassluis en wordt begrensd door de Weverskade, de Westgaag, de A20 en de volkstuinten aan het Sparrendal.

Het plangebied wordt aan drie zijden omsloten door bebouwing. Aan de zuidzijde domineert de hoge bebouwing van de flats aan het Sparrendal. De bebouwing aan de westzijde, de Burgemeesterswijk, zal in verschillende fasen in de komende jaren worden vervangen door een meer grondgebonden woonmilieu. Het bedrijventerrein Transport Centrum Westland, dat onder andere een toegang aan de Westgaag heeft, zoomt het plangebied aan de noordzijde af. De A20 vormt tenslotte de begrenzing aan de oostzijde van de Dijkpolder. Hier heeft men door het ontbreken van bebouwing vrij zicht op het open landschap van Midden Delfland. Het polderlandschap is toegankelijk via de Westgaag en de tunnel onder de snelweg.



hoofdstuk 1

1.3 Bestaande situatie

De huidige karakteristiek van het plangebied kan men grofweg in drieën verdelen. De oorspronkelijke lintbebouwing van de Weverskade, de bebouwing van de Lely-locaties en de overige (agrarische) gronden. Kenmerkend voor de Weverskade is de kleinschalige bebouwing van de woonhuizen en voormalige boerderijen direct aan de weg. Enkele grootschalige kassen liggen hier achter in de tweede linie. Beide bebouwingsvormen volgen de structuur van het polderlandschap. Door het hoogteverschil van ruim vier meter tussen de Maasdijk en de polder wordt de gehele polder ervaren. Vanaf de Weverskade zijn zes opgangen naar de Maasdijk. In de lengterichting is de Weverskade een langzaam verkeerverbinding. Slechts op sommige delen is bestemmingsverkeer toegestaan. Binnen het plangebied zijn twee locaties waar Lely Industries gevestigd is. Direct aan de Weverskade ligt het oorspronkelijke woonhuis waar de eerste uitvindingen van Lely Industries op agrarisch gebied vorm kregen. In de loop der tijd is deze locatie uitgebreid en zijn er diverse werkgebouwen op het erf toegevoegd, waarbij aan de noordzijde van deze locatie wordt geparkeerd. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt het tweede gebied waar Lely Industries is gevestigd. Hier liggen twee hallen voor de verschillende productielijnen. Rondom deze productiehallen liggen tevens expeditie- en opslagterreinen. Het overige deel van het plangebied is niet bebouwd. In de afgelopen jaren is het land lang in gebruik geweest als testgrond voor de producten van Lely Industries, maar door intensievere samenwerking met klanten, zal dit testen in de toekomst op andere wijze plaatsvinden.



Zicht vanaf de Maasdijk



Zicht vanaf A20 richting de Maasdijk





2.1 Context van de ontwikkelopgave

Met de Nota van Uitgangspunten Dijkpolder is benoemd dat Dijkpolder een 'dorps-landelijk' en 'rustig stedelijk' woonmilieu moet krijgen.

"Het realiseren van een onderscheidende en duurzame woonwijk die bijdraagt aan de stad Maassluis en in het bijzonder de regio. Hierbij wordt een onderscheidend woonmilieu met een dorps-landelijk en rustig stedelijk karakter gecreëerd op basis van woonkwaliteit. De kwalitatieve pijlers hiervoor zijn openbare ruimte, veiligheid, duurzaamheid en woongenot." Het Masterplan Dijkpolder geeft invulling aan dit vertrekpunt. Vanuit samensmelting van woononderzoeken van Smartagent en van de Stadsregio, inspirerende stedenbouw van Soeters Van Eldonk en de technische mogelijkheden van Dijkpolder, wordt binnen een 'dorps-landelijke en rustig stedelijke' karakter het gewenste woonmilieu gerealiseerd. In dit woonmilieu zal overwegend sprake zijn van het woonmilieu 'Suburbaan exclusief' met accenten 'Suburbaan grondgebonden'. Het vertalen van dit woonmilieu naar een realiseerbaar plan is een grote opgave, met name onder de huidige marktomstandigheden. De gebiedsontwikkeling Dijkpolder heeft mede daarom unieke eigenschappen meegekregen: naast een zeer hoogwaardig stedenbouwkundig plan een unieke faseerbaarheid en woonkwaliteit zonder compromis. Juist deze eigenschappen maken Dijkpolder niet vergelijkbaar met welk ander plan in de regio. Hiermee is de belangrijkste voorwaarde voor het succes van gebiedsontwikkeling op deze schaal geborgd. Consumenten willen hier wonen, het is verreweg het beste alternatief in de regio.

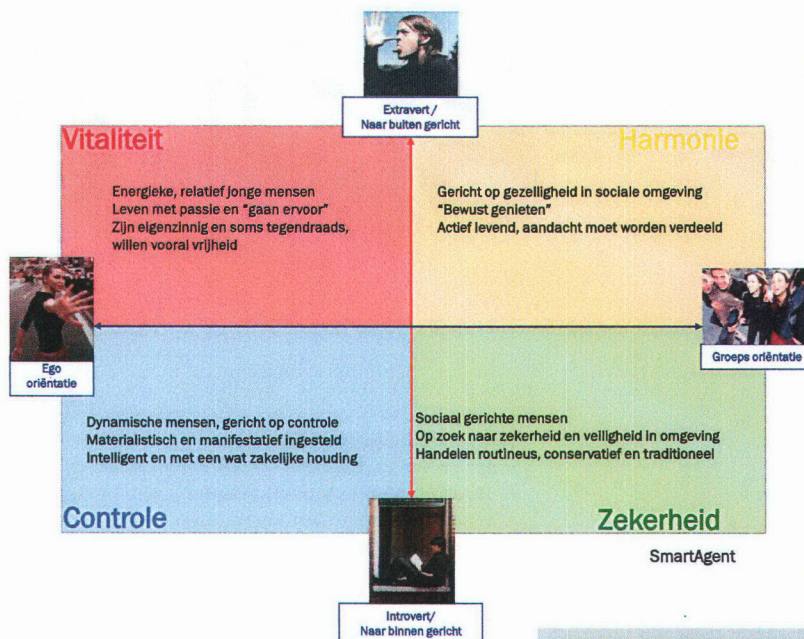
De stagnatie in de huidige woningmarkt heeft veel gebiedsontwikkelingen onder druk gezet. Het blijkt dat veel plannen niet robuust genoeg zijn om de gewijzigde marktomstandigheden op te vangen. Gemeenten en ontwikkelaars worden gedwongen af te boeken op deze plannen en hebben herontwikkeling als enige optie. Het Masterplan Dijkpolder is van na deze onrustige tijd. Het gaat uit van kwaliteit voor de bewoner en in de regel geldt hoe meer kwaliteit, des te hoger de vraag. Waar deze kwaliteit uit bestaat en hoe deze wordt geborgd is beschreven in de nog volgende hoofdstukken. In dit hoofdstuk wordt specifiek ingegaan op de consument, binding met wonen in Dijkpolder en de voorwaarden die daarvoor nodig zijn.

Van 'aanbod gestuurd' naar 'vraag gericht'

Sinds 2008 is de woningmarkt veranderd van een aanbod naar een vraaggestuurde markt. Het resultaat hiervan op projectontwikkeling in het algemeen is dat producten veel bewuster op consumentwens moeten worden gericht. Het Masterplan Dijkpolder kent vele mogelijkheden om op deze wensen in te spelen. Dit is zichtbaar op stedenbouwkundige schaal in: faseringsmogelijkheden, kleinschaligheid, differentiatiemogelijkheden en kwaliteit van de openbare ruimte. Op niveau van de woning komt dit tot uiting in keuzevrijheid, mogelijkheden in opdrachtgeverschap (zowel collectief als particulier) en groeimogelijkheden op kavelniveau. Door continue onderzoek te verrichten naar de klantgroep en zijn wensen, kan op zeer kleine schaal op de actuele vraag worden ingespeeld. Zie voor de invulling van deze kleine schaal de omschrijving in hoofdstuk 4.

2.2 Doelgroep

De doelgroep voor de Dijkpolder bevindt zich op het raakvlak van de 'blauwe en groene wereld'. Deze werelden zijn beschreven door Smartagent Company om woonconsumenten in te delen. De mensen in de 'blauw-groene wereld' zijn vrij behoudend in hun levenshouding en dus ook in hun woonwensen. Het hoeft allemaal niet zo gek. Zaken als exclusiviteit en status spelen een mindere rol. Kwaliteit en prijs daarentegen vindt men wel erg belangrijk. De doelgroep bestaat voor het grootste deel uit gezinnen, variërend in leeftijd van jonge huishoudens tot gezinnen waarvan de kinderen het huis uit zijn. Deze mensen zijn op zoek naar een rustige en groene woonomgeving.





In de Nota van Uitgangspunten is de gewenste positionering van de Dijkpolder beschreven. Groen, ruimte en water zijn de meest genoemde aspecten die aanspreken binnen de plannen van de Dijkpolder (zie nevenstaande afbeelding). Geborgenheid en het hebben van een eigen plek spreken aan qua woonsfeer. Levendigheid, zoals in een meer stedelijke omgeving, spreekt bijvoorbeeld minder aan. Deze aspecten zijn allen geborgd in het Masterplan Dijkpolder.

In de Nota van Uitgangspunten is voor het realiseren van een groen-landelijk woonmilieu omschreven:

- Inzetten op een hoogwaardig openbaar gebied met 'groen, ruimte en rust' als kernwoorden; 'meer tuindorp dan Vinex'.
- Woningen met klassieke uitstraling worden gewaardeerd, bijzondere architectuur minder.
- Inzetten op eenheid in uitstraling en wonen met gelijkgestemden. Men zoekt een eigen plek en geborgenheid.
- Geen hoogbouw binnen het gebied. Appartementen moeten nauwelijks te onderscheiden zijn van de eengezinswoningen.
- Mogelijk ook denken aan levensloopbestendig bouwen gezien de doelgroep.
- Goed nadenken over de plaatsing van de sociale huurwoningen.
- Bij oplevering van het gebied zorgen dat het openbaar gebied, het parkeren en het beheer goed op orde zijn.
- Binnen de doelgroep is wel enige interesse voor vrije kavels, maar niet te groot en te duur.
- De doelgroep is niet bijzonder milieu- of energiebewust, met andere woorden geen bijzonder verkooppunt. De nadruk op het verminderen van woonlasten spreekt wel bijzonder aan.

Deze punten zijn geborgd in het Masterplan Dijkpolder of komen bij de uitwerking van de deelplannen aan bod.

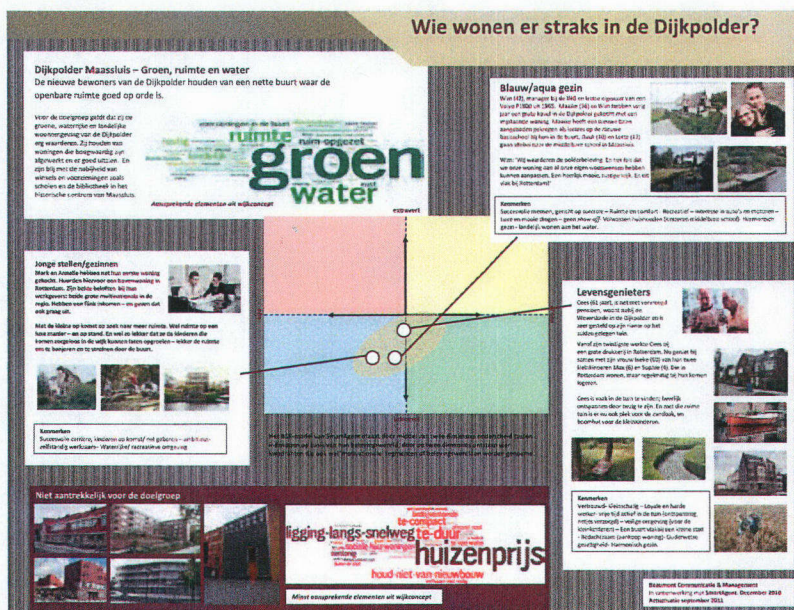
Moodboard

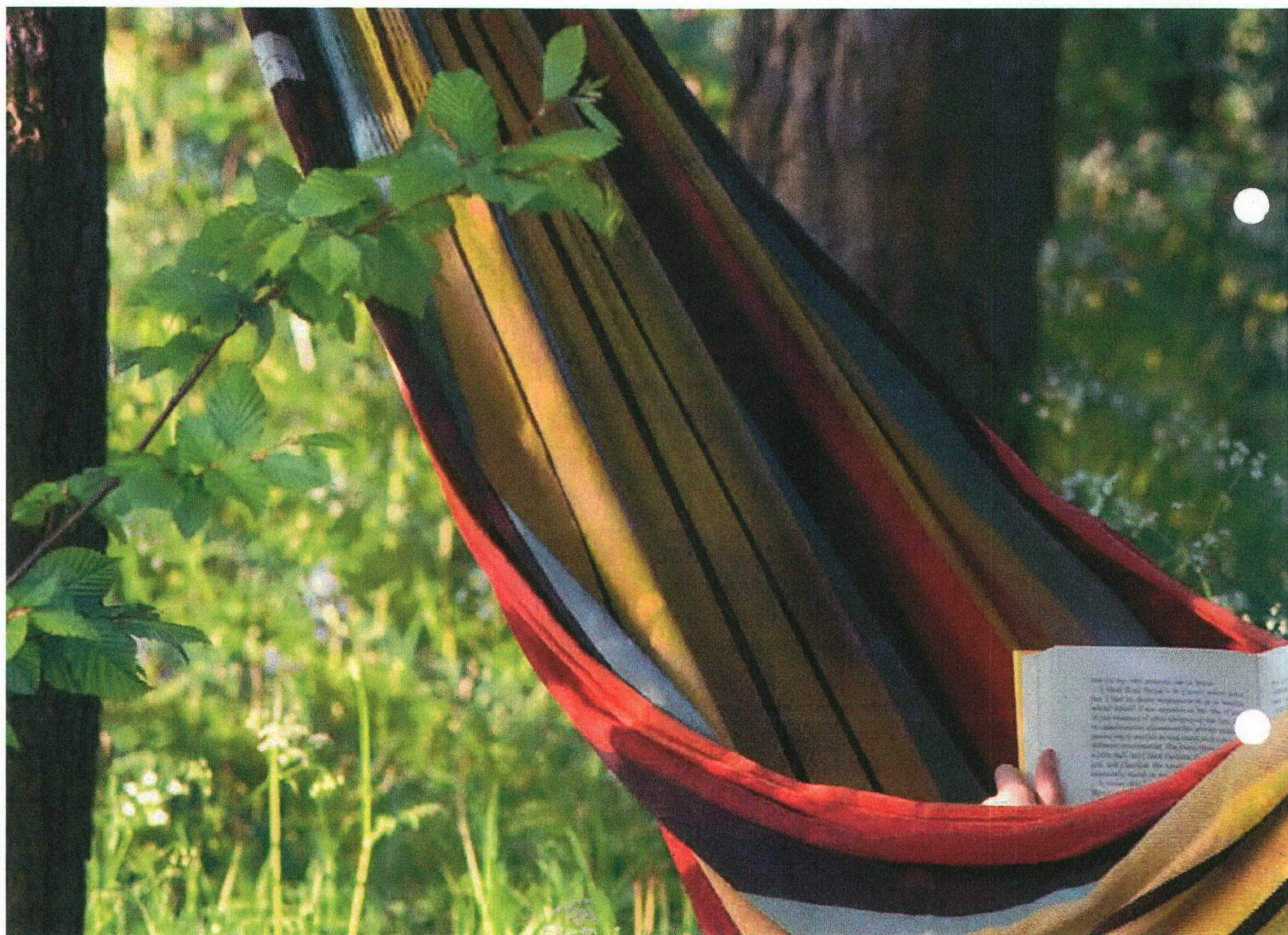
Het afgebeelde Moodboard geeft in één pagina weer wie de toekomstige bewoner is, wat hij verwacht en wat hij krijgt.

2.3 Organisch ontwikkelen

De Dijkpolder wordt op organische wijze ontwikkeld. Dit is een vorm van gebiedsontwikkeling, waarbij het gewenste woonmilieu geleidelijk, met kleine afgeronde eenheden tot stand komt. Hierbij is volop ruimte voor bijvoorbeeld diversiteit in woningtypen, ontwikkelingsnelheid, ontwikkelvolgorde, parkeeroplossingen en ontsluitingsvormen. De aantrekkelijkheid van de omgeving is van invloed op de mate van tevredenheid van de bewoners. De omgeving kan vanuit deze optiek nooit los worden gezien van de bewoner. De organische ontwikkeling van Dijkpolder voorziet dan ook in een zorgvuldig proces waarbij kleinschaligheid, de mogelijkheid voor particulier- en/of collectief opdrachtgeverschap, een hoge stedenbouwkundige kwaliteit en een goede faseerbaarheid bijdragen aan de interne kwaliteit en de beleving daarvan. Door deze wijze van ontwikkelen, ontstaat een natuurlijke aansluiting op de actuele markt vraag. Tegelijkertijd biedt het een sterke borging voor hoge woonkwaliteit.

In hoofdstuk 4 (Planopzet – flexibiliteit) en hoofdstuk 12 (Fasering en realisatie) wordt nader ingegaan hoe deze wijze van ontwikkelen terugkomt in dit plan.







3.1 Milieubelemmeringen algemeen

De ligging van Dijkpolder maakt dat er milieutechnische randvoorwaarden zijn voor de woningbouwontwikkeling. Vooruitlopend op een mer-beoordeling zijn onderzoeken uitgevoerd en maatregelen onderzocht om de milieubelemmeringen voldoende te verminderen of volledig weg te nemen. Bedrijvigheid in en om het plangebied: de woningbouw moet 100 meter afstand hebben van de werklocatie Lely Industries.

In dit Masterplan wordt uitgegaan van de huidige milieusituatie en de daarbij behorende richtafstanden. Met betrekking tot het bedrijventerrein Transport Centrum Westland geldt over het algemeen een afstand van 100 meter, waarbinnen woningbouw niet mogelijk is. In de praktijk kan deze afstand meer bedragen (afhankelijk van de milieucategorie 200 meter) als gevolg van de stalling van vrachtwagens met koeling.

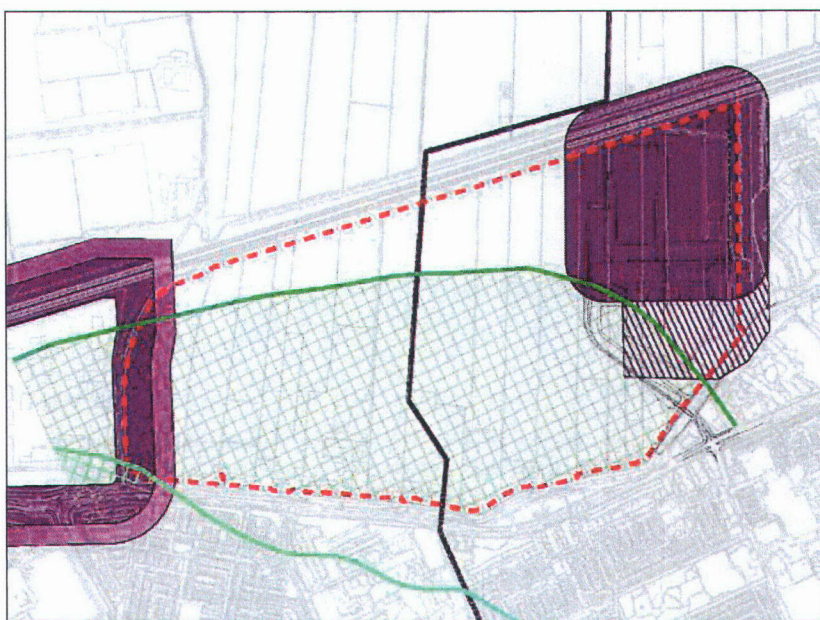
Voor het geluid, veroorzaakt door de bedrijvigheid in het gebied Europoort – Maasvlakte gelden twee door de provincie vastgestelde contouren. Binnen deze contouren kunnen vanaf respectievelijk de 4e en 7e bouwlaag hogere grenswaarden en beperkte geluidsmaatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de ambitie om een hoofdzakelijk grondgebonden woonmilieu te creëren, zonder hogere bebouwing, zijn deze contouren derhalve niet als belemmering aan te merken.

In het gebied bevinden zich twee planologisch relevante leidingen, een rioolpersleiding en een 25 kV leiding, waarvoor een zakelijk recht is gevestigd. De rioolpersleiding betreft een veertig jaar oude asbest cementleiding van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het plan voorziet vooralsnog in een centrale kabels-en-leidingen-strook ter plaatse van de 25 kV leiding.

Het zou wenselijk zijn ook de persleiding naar deze strook te verleggen. Dit is echter afhankelijk van de opstelling van het Hoogheemraadschap van Delfland. Mocht verplaatsing niet haalbaar blijken, dan zal in de toekomst naar andere alternatieven, zoals inpassing, moeten worden gezocht. Ook buiten het gebied bevinden zich op geringe afstand leidingen.

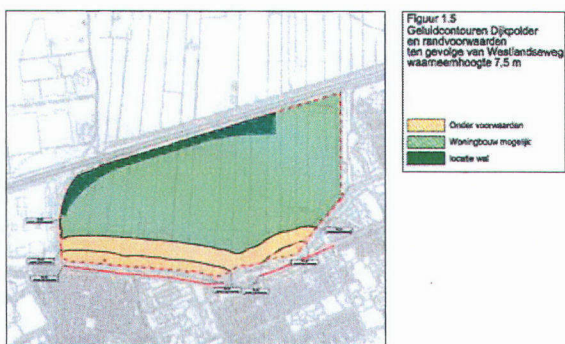
Gezien de ligging aan de A20 en de aanwezige leidingen zijn er diverse berekeningen uitgevoerd om inzicht te krijgen in de externe veiligheid. Geconcludeerd is dat er geen ruimtelijke belemmeringen zijn op basis van de wetgeving.

Ditzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. De conclusie is dat er geen ruimtelijke belemmeringen zijn op basis van de wetgeving, er wordt voldaan aan de grenswaarden.

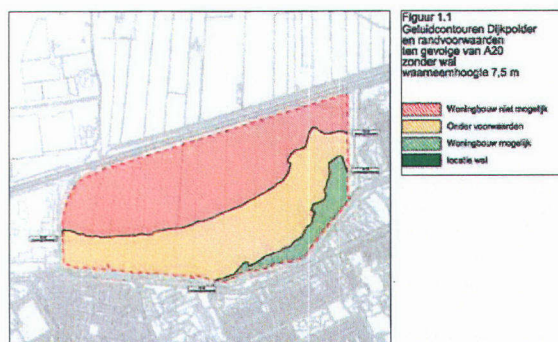


Milieubelemmeringen





Westlandseweg / Maasdijk



A20 zonder geluidswering

3.2 Verkeersgeluid

De Dijkpolder wordt begrensd door de A20 en de Westlandseweg/Maasdijk en wordt ontsloten door twee gebiedsontsluitingswegen. De geluidsbelasting van deze wegen is in beeld gebracht. Hiermee wordt rekening gehouden bij de ontwikkeling van Dijkpolder. Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat Dijkpolder in zijn geheel wordt aangewezen als 'binnen de bebouwde kom'.

Westlandseweg / Maasdijk

Als gevolg van het verkeer op de Westlandseweg en Maasdijk is er sprake van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze zone dienen maatregelen getroffen te worden of hogere waarden conform het gemeentelijk beleid te worden aangevraagd, waardoor woningbouw mogelijk is. Dit vereist een formeel besluit van de gemeente.

Gebiedsontsluitingswegen

De twee nieuw te realiseren gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) zijn onderzocht en veroorzaken in een beperkte zone een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Voor zover in deze zone woningbouw komt (de zone wordt grotendeels gebruikt voor water, verkeer en groen), zullen maatregelen getroffen worden of hogere grenswaarden worden aangevraagd.

Rijksweg A20

Zonder maatregelen sluit de geluidsbelasting van de A20 woningbouw in het rood gearceerde deel uit, in het overig gebied is onder voorwaarden woningbouw mogelijk. Vanuit de ambitie voor het woonmilieu is het voornemen om een geluidswering te realiseren. Op basis van geluidsonderzoek is onderzocht wat de hoogte en lengte van de geluidswerende voorziening moet zijn om het geluid tot acceptabele waarden terug te brengen en woningbouw mogelijk te maken. Hieruit blijkt dat de geluidswerende voorziening circa 10 meter hoog moet zijn.

Een aanzienlijk deel van de woningbouw in Dijkpolder is mogelijk zonder realisatie van de geluidswerende voorziening. Met een voorziening van 10 meter hoog is de geluidsbelasting terug te brengen tot onder de voorkeurswaarde conform gemeentelijke en landelijke wetgeving.



Figuur 1.2
Geluidscontouren Dijkpolder
en randvoorwaarden
ten gevolge van A20
waarschijn 10 m
waarschijn 7,5 m

A20 met geluidswering

3.3 Overige milieuaspecten

Naast de genoemde milieubelemmeringen zijn er diverse milieuaspecten waarmee in de planvorming in het algemeen rekening moet worden gehouden.

Voor water geldt dat moet worden voldaan aan de waterbergingsnorm van het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeente. Daarnaast is het noodzakelijk om de waterpeilen rond de bestaande opstallen en woningen conform de huidige peilen te handhaven.

De bodemhoogte van de Dijkpolder ligt tussen de -1.0 en -2.0 meter NAP in het midden van Dijkpolder direct grenzend aan de A20.

De bodemkwaliteit van Dijkpolder is globaal onderzocht op basis van historisch onderzoek en een beperkt aantal boringen. Hieruit blijkt dat de grond zonder sanering is te gebruiken voor woningbouw. Waar bij nader onderzoek toch sprake blijkt te zijn van vervuiling, zal sanering plaatsvinden.

Dijkpolder maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000, een beschermd natuurmonument of een beschermd landschapsgezicht.

en maakt ook geen deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). In het gemeentelijk waterplan en in het Landschapsontwikkelingsplan Midden Delfland is de Westgaag opgenomen als ecologische zone en is in het Masterplan opgenomen.

Uit het uitgevoerde globale onderzoek naar flora en fauna is de voorlopige conclusie dat er geen aantasting is van te beschermen natuurwaarden volgens de tabel 1 soorten van de Flora- en Faunawet. Voor een aantal soorten (vleermuizen, kleine modderkruiper) zal ontheffing van de gebodsbepalingen van de Flora en Faunawet gevraagd moeten worden.

Bodem en archeologie

Daarnaast zijn er twee aspecten (soort bodem en archeologie) die geen milieuaspecten betreffen, maar die belangrijk zijn om bij de verdere uitwerking te betrekken.

De bodem van Dijkpolder bevat een veenlaag van gemiddeld circa 20 meter. Bij de realisatie van wegen, bruggen, geluidswering en funderingen dient hier rekening mee gehouden te worden.

Delen van Dijkpolder zijn aangewezen als archeologisch waardevol gebied. Bij de realisatie van de 1e fase van Lely Industries is zeer uitgebreid en volledig archeologisch onderzoek gedaan. Dit heeft geleid tot een goed inzicht in de historie van het gebied. Deze inzichten maken het mogelijk om gericht onderzoek in Dijkpolder te doen ten behoeve van de bestemmingswijziging.





4.1 Inspiratie uit de polder

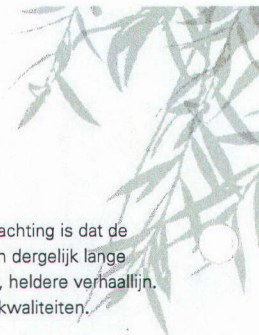
De ontwikkeling van Dijkpolder zal geleidelijk tot stand komen. De verwachting is dat de gehele ontwikkeling tussen de 10 en 20 jaar zal duren. Een plan met een dergelijk lange doorlooptijd en zonder gedetailleerd eindbeeld, vereist een inspirerende, heldere verhaallijn. Een verhaallijn die gaat over de ruimtelijke opbouw en beoogde (woon-)kwaliteiten.

Het Masterplan geeft als 'ruimtelijke DNA' structuur en daarmee ruimtelijke kenmerken door in het ontwikkelingsproces. De wijze waarop deze ontwikkeling wordt vormgegeven en geïmplementeerd, is flexibel. Het plan kan zo op verschillende manieren en snelheden ontwikkeld worden, zonder dat dit ten koste gaat van de ruimtelijke- en woonkwaliteit.

Het Masterplan Dijkpolder haalt de inspiratie uit bestaande polders, zoals Midden Delfland. De beoogde kwaliteiten refereren aan eigenschappen van polders in het algemeen, en die van Dijkpolder in het bijzonder. Door de bestaande kwaliteiten, de ontstaansgeschiedenis en woonkwaliteit te combineren, ontstaan de ruimtelijke kenmerken voor de ontwikkeling.

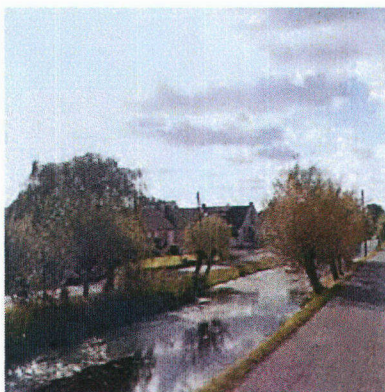
Naast deze structurerende elementen wordt ook de beeldtaal van de polder ingezet voor de ruimtelijke inscenering van het plan, de polder dient hiermee als inspirator. Met het Masterplan wordt geappelleerd aan de romantiek van de polder. Er wordt geciteerd uit de bestaande beeldtaal: onregelmatige kavels in regelmatige patronen, knotwilgen, bomenlanen, bruggetjes, hekken, rietkragen, doorzichten, etc. Al deze elementen krijgen hun plek in de nieuwe ontwikkeling van Dijkpolder, met de bewezen kwaliteit uit het verleden.

Dijkpolder

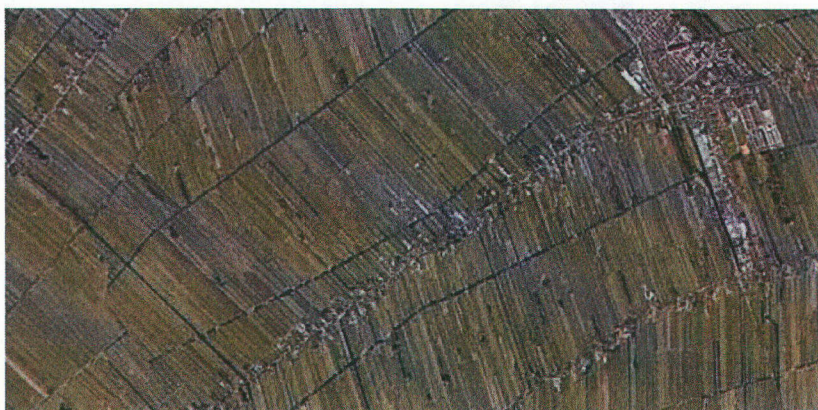




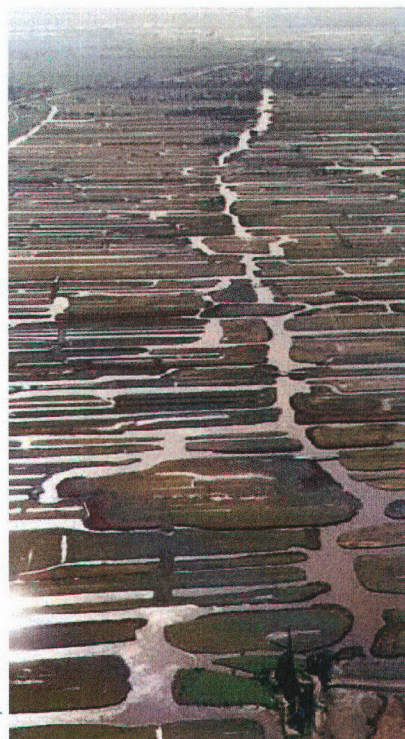
Historische kaart met ontginningsprincipes



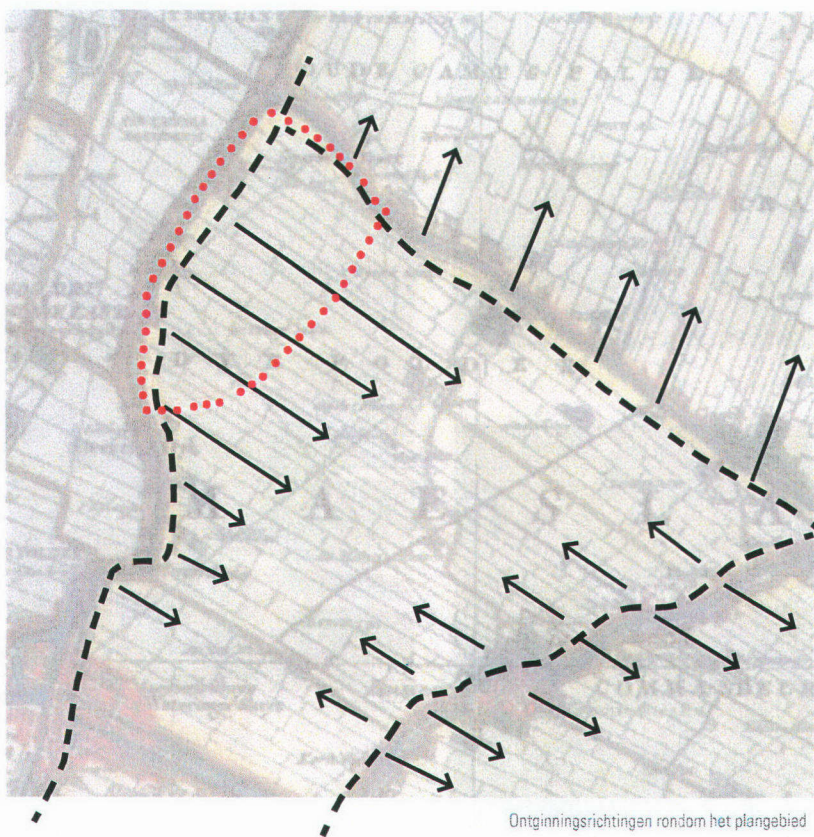
Beeld: het masterplan refereert naar het romantische beeld van de polder met water, dijkes en knotwilgen



Stolwijk



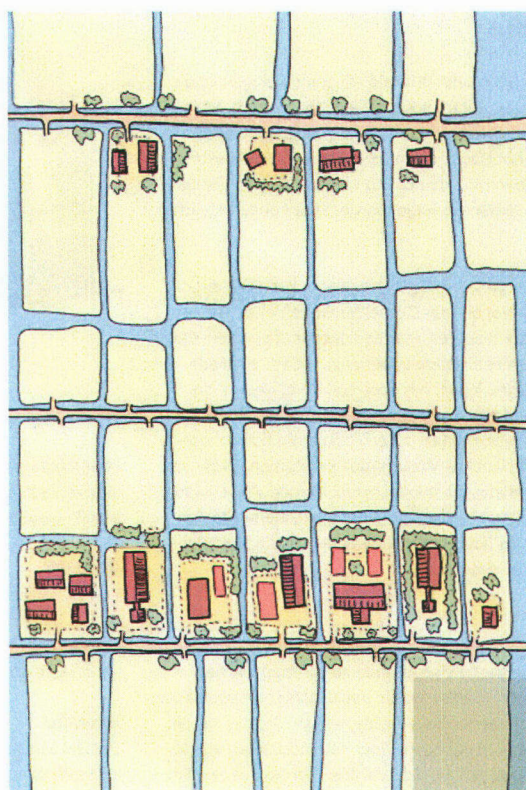
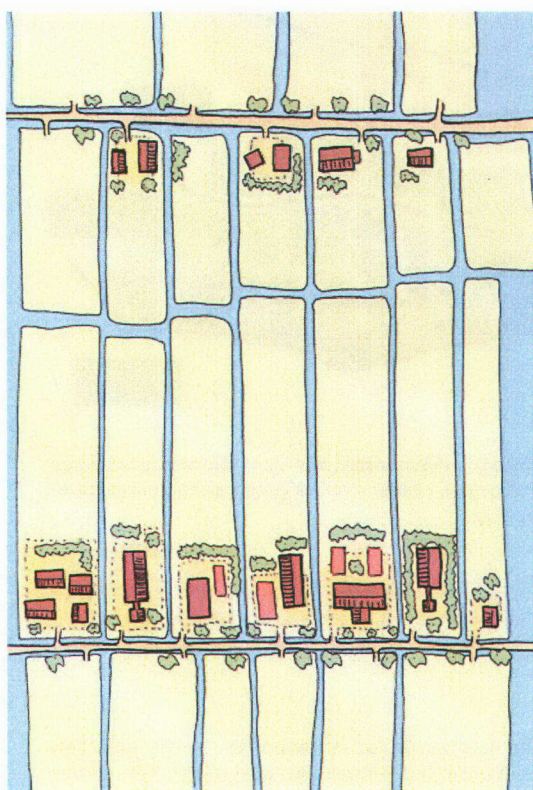
Achtersloot met onregelmatige verkaveling geeft een romantisch beeld



Ontginningsrichtingen rondom het plangebied

Ontginningsprincipe

In Laag Nederland werden woeste veenlanden (moeraslanden) ontgonnen en geschikt gemaakt voor bewoning en agrarische bewerking. Door heel Nederland gebeurde dit op min of meer dezelfde wijze. Vanuit een ontginningsbasis werd een dijk met een weg opgeworpen. Haaks op deze dijk werden sloten gegraven die voor de afwatering zorgden. Deze sloten definieerden op deze manier ook de verschillende percelen. Deze ontginningsmethode maakt het ook mogelijk om zowel grote als kleine percelen te creëren. Aan de dijkzijde bouwde men de opstallen, zoals boerderijen, woningen, stallen en schuren. De rest van de percelen bleef leeg en hier ontwikkelde zich het bewerkbare land. Zo ontstonden langgestrekte linten van bebouwing (de dijk), die ook tegenwoordig nog kenmerkend zijn voor de polders. Tijdens de eerste ontginning werd aan de achterzijde van deze percelen ook een afwatering aangelegd, de zogenaamde achtersloot. De achtersloot voorkomt het terugstromen van het water van de hoger gelegen veenkoepels richting het agrarische gebied. Dit basisprincipe van ontginning, en het daarbij ontstaan van linten en achtersloten, is in Laag Nederland en daarmee ook in het Groene Hart in verschillende verschijningsvormen terug te vinden. Zo ook in Dijkpolder. Bij de ontwikkeling van Dijkpolder tot een hoogwaardig woongebied worden deze oude principes opnieuw ingezet; Dijkpolder wordt opnieuw ontgonnen. Transformatie van de Dijkpolder in het verre verleden van een woeste grond naar een gecultiveerde agrarische polder, ditmaal wordt de polder getransformeerd tot een groen-landelijk woongebied.



Het principe van een ontginningslint kan meerdere keren worden ingezet

4.2 Vier linten

In het Masterplan wordt het principe van (ontginnings-) linten en achtersloten driemaal toegepast. De linten hebben wel elk een eigen en herkenbaar karakter, waarbij de gemiddelde woningdichtheid het laagst is aan de bestaande Weverskade en geleidelijk toeneemt in de richting van de snelweg. Inclusief de Weverskade worden de volgende vier linten onderscheiden:

Weverskade

De historische van de vier linten, kent al een duidelijke structuur, de huidige inwoners van Dijkpolder wonen er al. De Weverskade is voor iedereen zeer herkenbaar: de wilgen, het water en de vele verschillende gebouwen. De Weverskade is opgebouwd uit drie lagen: het voorhuis, de stallen en de schuren. Veel van de huidige gebouwen passen in deze structuur. Op verschillende plekken zullen voorzichtig huizen worden toegevoegd - dit zal de Weverskade versterken. Groen en water blijven de belangrijkste kwaliteiten. Aan de Weverskade bevinden zich behouden waardige gebouwen, elementen en structuren, rekening houdend met de ontwikkeling Dijkpolder worden deze nader onderzocht.

2e Weverskade

Een van de vertrekpunten van het Masterplan is om de kwaliteiten van de bestaande Weverskade zo ver mogelijk het gebied in te trekken. Hiertoe wordt vrijwel achter de bestaande Weverskade een tweede Weverskade gelegd. Deze is net als het bestaande lint licht gebogen. Door het voortzetten van de bestaande opgangen van de Weverskade naar het nieuwe lint ontstaat een dubbele structuur. Deze verbindingen met de bestaande Weverskade zullen uiteindelijk alleen toegankelijk zijn



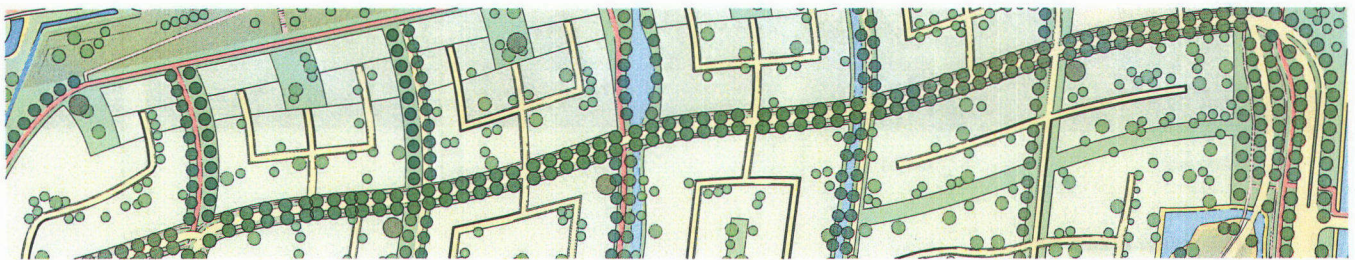
voor langzaamverkeer, maar in eerste bouwfasen bestaat de mogelijkheid ze in te zetten voor autoverkeer. Dit nieuwe lint heeft een rustig karakter en wordt gekenmerkt door ruime kavels, smalle wegen en een dichte begroeiing.

Onderlint

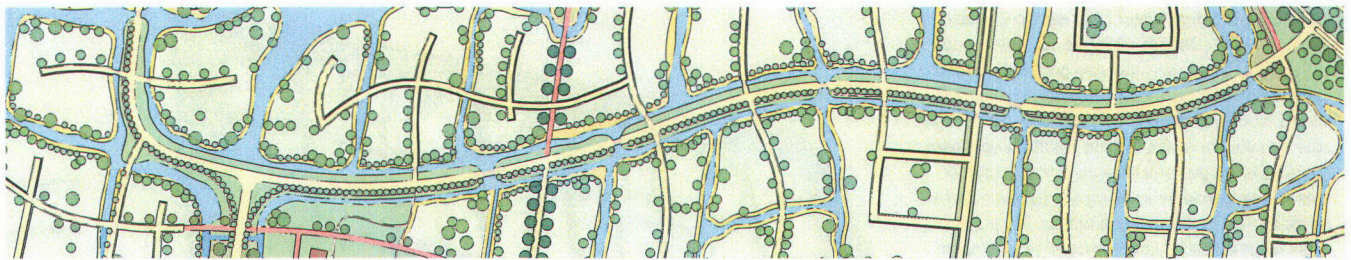
Het Onderlint definieert het waterrijke deel van het Masterplan en is ruimtelijk en functioneel de meest letterlijke verwijzing naar een ontginningslint. Dit lint is op twee plaatsen verbonden met de hoger gelegen Maasdijk. Vanaf het Onderlint zijn de verschillende wooneilanden toegankelijk via diverse bruggen.

Bovenlint

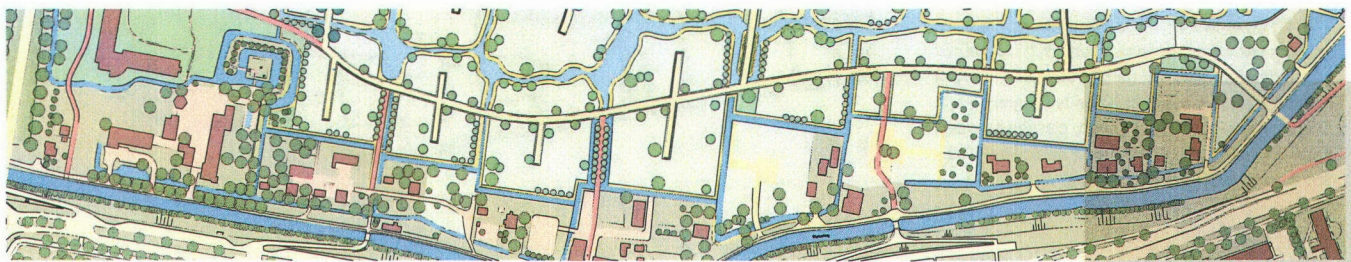
Parallel aan de snelweg A20 ligt het Bovenlint. Dit deel van het plan kent minder waterlopen en heeft een meer groen karakter. Waar het Onderlint een meer open karakter heeft, heeft het Bovenlint een meer intiem karakter. De beëindiging van het plandeel bij het Bovenlint aan de noordzijde is de geluidswal.



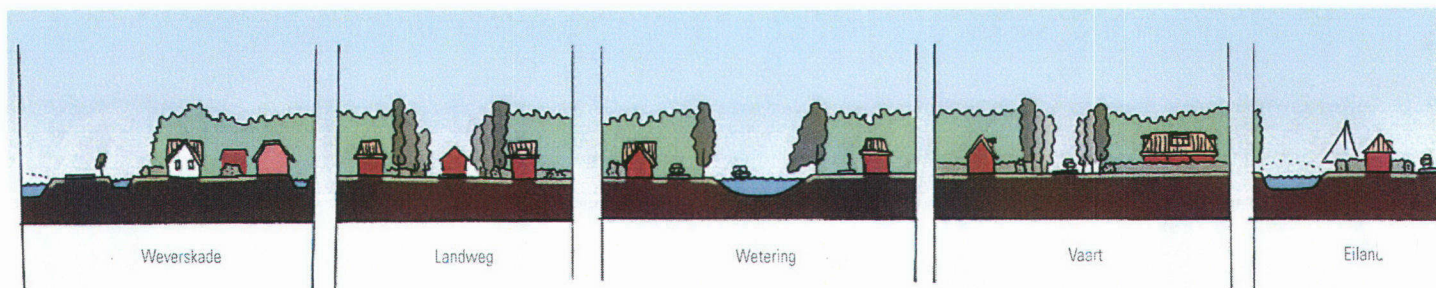
Bovenlint



Onderlint



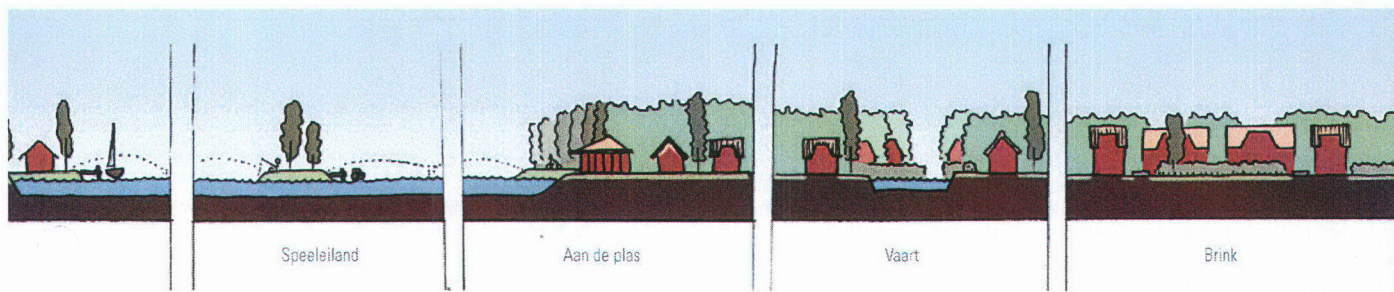
2e Weverskade



4.3 Groen-blauw raamwerk

Het gewenste groen, landelijke woonmilieu krijgt gestalte door de inzet van een robuust groen-blauw raamwerk. Groen en water gaan samen en staan niet op zichzelf. Dit groen-blauwe raamwerk is tevens een netwerk van autoluwe gebieden. Door in te zetten op parkeeroplossingen aan de achterzijde van de woningen hebben de woningen aan de voorzijde een directe relatie met de autoluwe openbare ruimte. Binnen de verschillende linten wordt hier steeds op eigen wijze invulling aan gegeven. In het Bovenlint liggen woningen direct aan het groen, waar in het Onderlint zoveel mogelijke woningen direct aan het water liggen. Hierdoor ligt het merendeel van de woningen direct aan een landschappelijk element. Uitzondering hierop zijn de woningen aan het Bovenlint en de 2e Weverskade. Deze hebben een eigen woonkwaliteit. Bij het Bovenlint wordt de woonkwaliteit bereikt door lanen, hoven, singels en brinken. Bij het Onderlint liggen de woningen aan vaarten, weteringen, plassen en poelen. Deze woonsferen bouwen voort op de hoofdindeling en vergroten het aanbod aan woonsferen.

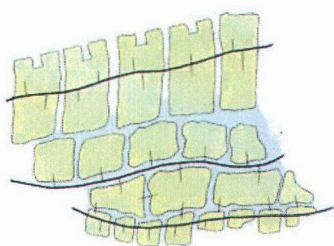




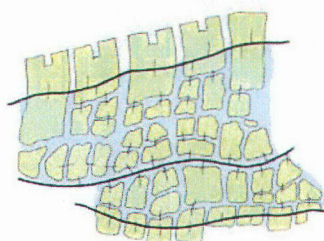
4.4 Percelenstructuur als verkavelingsprincipe

Door de hierboven beschreven wijze van ontwikkeling ontstaat er een 'patchwork' van percelen, kleine percelen voor enkele woningen tot grotere percelen voor rijwoningen. Deze percelen zijn aangesloten op de ontsluitingsstructuur. De percelenstructuur geeft flexibiliteit voor de keuze welke percelen aan de beurt zijn voor realisatie. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid flexibiliteit in het aanbod te creëren en ook

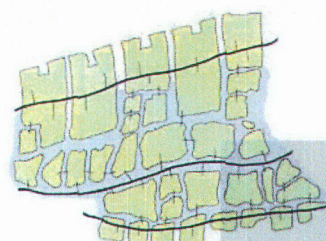
een perceel zelfstandig af te maken. Hiermee worden er kleine zelfstandige gebieden gemaakt, wat de beleving van Dijkpolder als groot bouwproject wegneemt. Deze wijze van (deels kleinschalige) gefaseerde ontwikkeling biedt meer voordelen. Ook veranderingen op velerlei gebied (economie, mobiliteit, doelgroepenvoorkeuren en duurzaamheid) kunnen op deze wijze in het plan verwerkt worden zonder afbreuk te doen aan de kracht van de structuur. Nieuwe technologieën en inzichten kunnen in een gefaseerde ontwikkeling steeds worden toe- en ingepast. De bebouwingspercelen zijn dusdanig flexibel dat ze ook in omvang aangepast kunnen worden.



Grofmazige perceelstructuur



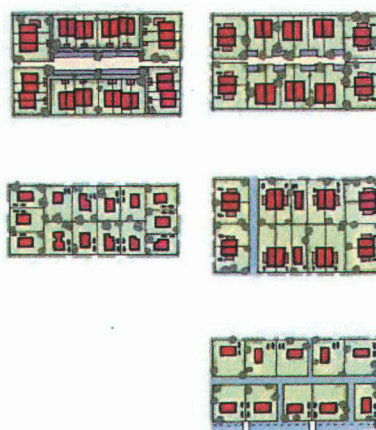
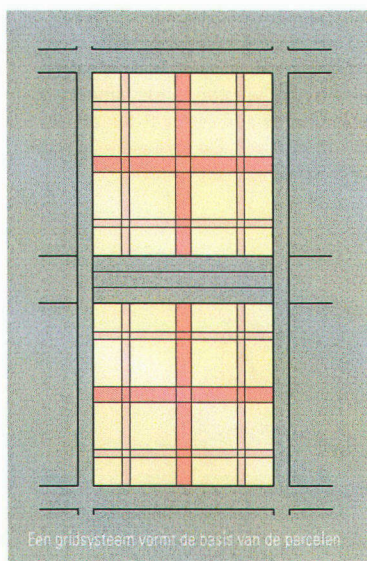
Fijnmazige perceelstructuur



Combinatie in perceelgrootte

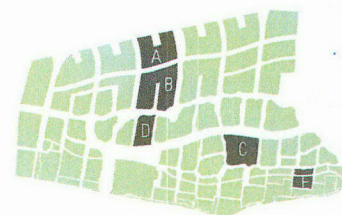
Verdunnen / verdichten

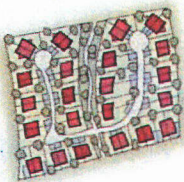
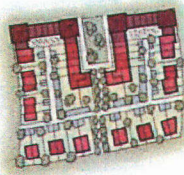
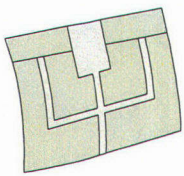
Door de percelenstructuur kan per perceel worden bepaald hoe deze verder ontwikkeld wordt, rekening houdend met de woningmarkt, de woonwensen en het gewenste beeld op die specifieke plek. Door op speelse wijze te variëren tussen de percelen met verdunnen en verdichten, ontstaat een divers beeld, zonder de kwaliteit van de percelen onder druk te zetten. Het woningbouwprogramma kan daarmee goed worden ingevuld.



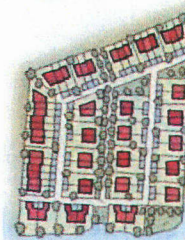
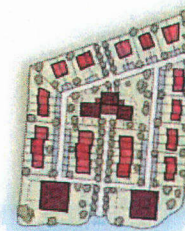
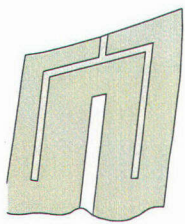
Percelenstructuur

De linten en het groen-blauwe raamwerk definiëren samen verschillende percelen. De afmetingen van de verschillende percelen zijn een resultante van de zoektocht naar een generiek systeem. Een systeem dat flexibel genoeg is om verschillende verkavelingvormen en typologische invullingen in zich op te nemen zonder afbreuk te doen aan de ruimtelijke en kwalitatieve uitgangspunten en het stedenbouwkundig plan. Vooruitlopend op de woningbouw zal de groen- en waterstructuur worden aangelegd. Deze structuur zal van meet af aan de uitstraling van het gebied bepalen. De percelenstructuur maakt een gefaseerde aanpak mogelijk. Dit betekent dat er goed en adequaat kan worden ingespeeld op veranderende marktbehoeften. Op deze manier zal Dijkpolder een organische ontwikkeling doormaken en optimaal profiteren van de bijbehorende kwaliteiten. Het geeft de toekomstige bewoners een omgeving die klaar en af is als zij hun woning betrekken. Door de bebouwingsvelden enigszins aan te passen is het mogelijk het groen blauwe raamwerk verschillende karakteristieken te geven. Bij het Onderlint door te kiezen voor grotere en kleinere eilanden. Bij het Bovenlint door het toevoegen van groene elementen in de bebouwingsvelden als extra woonkwaliteit.

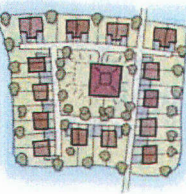
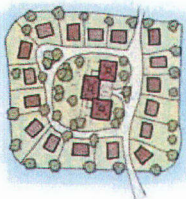
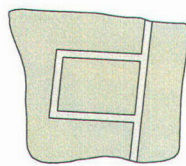




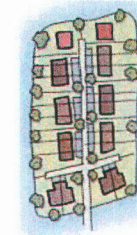
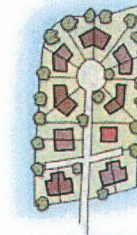
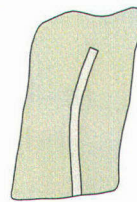
Perceel A



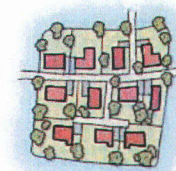
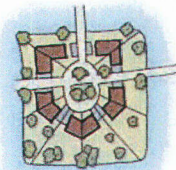
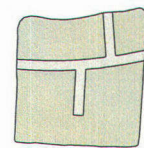
Perceel B



Perceel C



Perceel D



Perceel E



Plankaart Dijkpolder



Vogelvlucht Diikpolder

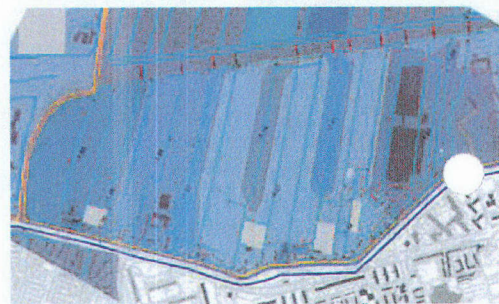
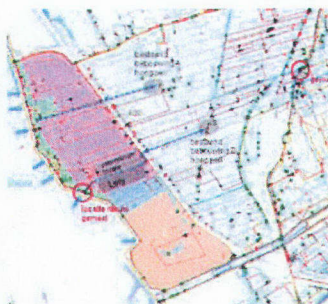




5.1 Watersysteem

5.1.1 Huidig watersysteem

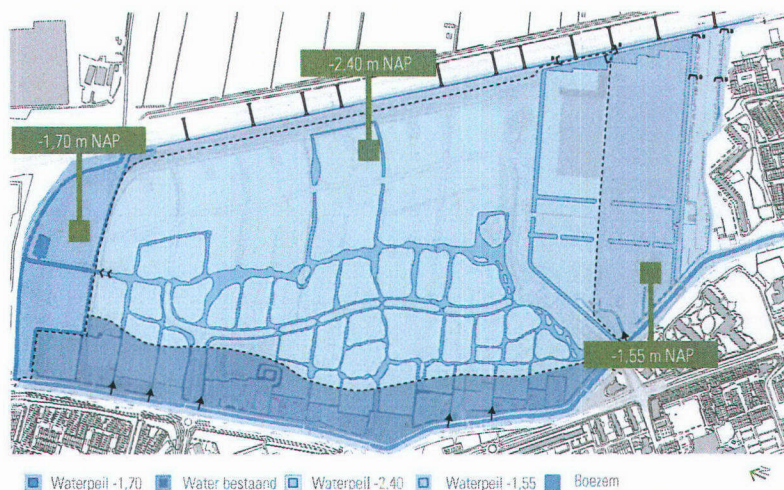
De Westgaag en de Weverskade maken onderdeel uit van de boezem van Hoogheemraadschap van Delfland en liggen op -0.70 m NAP. De boezem dient voor aan- en afvoer van water in Dijkpolder. In de huidige situatie heeft het watersysteem een stroomrichting vanaf de Westgaag richting de Commandeurspolder (Dijkpolder Oost). Vanuit de boezem van de Weverskade wordt water ingelaten. Via een aantal duikers onder de snelweg wordt het water uiteindelijk geleid naar het gemaal langs de Molenweg (Maasland). Langs de randen (met de boezem) liggen de peilvakken hoger. Langs de Weverskade liggen peilvakken met verschillende hoogten. Vanaf de Westgaag en de bestaande fabriek van Lely Industries lopen de peilvakken getrapt af met peilvakken variërend van -1.69 m Nap tot -2.27 m NAP. In het midden van Dijkpolder tegen de snelweg ligt het diepste punt van de polder met een apart peilvak van -3.14 m NAP.



Huidige waterstructuur

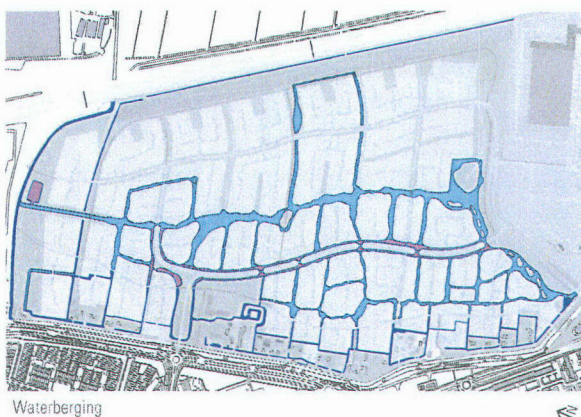
5.1.2 Toekomstig watersysteem

Voor het toekomstige watersysteem in het plangebied is in overleg met de gemeente en Hoogheemraadschap van Delfland een aantal uitgangspunten geformuleerd. De stroomrichting boven de A20 blijft gehandhaafd. Het plangebied watert af via een nieuw gemaal langs de Weverskade. De scheiding tussen beide stroomrichtingen komt te liggen bij de twee sloten die aan weerszijden van de A20 liggen. De sloot in het plangebied wordt afgekoppeld van de bestaande sloten en krijgt een aparte voeding van hoger gelegen peilvakken en/



Toekomstige waterstructuur

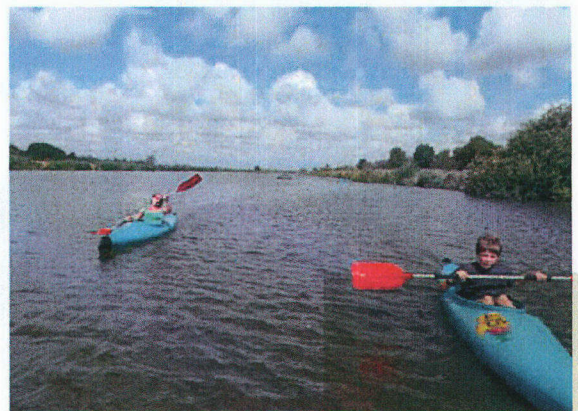
of de boezem. De peilvakken ter plaatse van de Weverskade worden gehandhaafd. De plaatselijke waterhuishouding blijft hierdoor intact en de bebouwing loopt zo geen gevaar op verzakking of overstroming. Het grootste gedeelte van het plangebied krijgt één peilvak van -2.40 m NAP. Dit betekent dat ter plaatse van de Westgaag een hoogteverschil van twee meter moet worden overbrugd. Hier zal dan ook een overgangszone van het boezempeil naar het peil van het plangebied worden gecreëerd. Ook ter plaatse van de huidige, bestaande fabriek, is er een afwijkend peil van -1.55 m NAP. Het nieuwe gedeelte van de fabriek komt wel op hetzelfde peil als de woonwijk te liggen.



De transformatie van het plangebied naar een woonwijk heeft ook gevolgen voor de ondergrondse infrastructuur. Voor het transport van gas, water, elektriciteit, telecomunicatie en overige data worden veel kabels en leidingen gebruikt. Voor het onder alle omstandigheden goed functioneren van deze infra en het voorkomen van overstroming van de kruipruimten bij hoogwater, is een drooglegging van 1.20 m gewenst. Hiermee wordt het verschil tussen het maaiveld en het polderpeil aangeduid. Hoewel technisch en praktisch van aard, heeft deze drooglegging vooral ruimtelijke consequenties en grijpt zij diep in op de beleving en visuele relatie met het water. Om deze relatie te vergroten en het water meer beleefbaar te maken, zal deze drooglegging niet integraal over het hele plan worden toegepast. Waar het niet noodzakelijk is zal de drooglegging minder zijn en zal de relatie tussen het wonen en het water prevaleren in de ontwerpopgave.

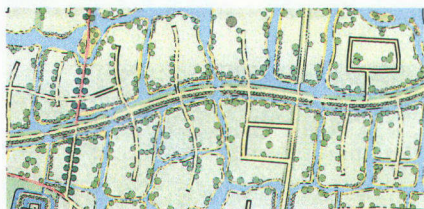
5.1.3 Waterbeleving en recreatief gebruik

Het watersysteem heeft niet alleen een technische noodzaak. Het is ook een belangrijk onderdeel van het groene en landelijke woonmilieu en wordt ingezet als ruimtelijke en interne kwaliteit. Het water wordt niet alleen ingezet om naar te kijken, maar nadrukkelijk ook om recreatief te gebruiken. Een deel van het water moet beleefbaar, benaderbaar en bevaarbaar worden voor kleine bootjes, sloepjes en kano's. Voor de woningen betekent dit dat men daadwerkelijk aan het water kan wonen. De ultieme waterambitie van de Dijkpolder is het koppelen van het interne water-netwerk aan het externe doorgaande boezemnetwerk via een klein sluisje, waardoor de mogelijkheid kan worden gecreëerd om bijvoorbeeld vanuit de woningen rechtstreeks de binnenstad van Maassluis te bereiken per kleine boot of sloep. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat de breedte en de hoogte van de bruggen in de Westgaag aangepast worden. Een opgave waarvoor goede afstemming tussen de buurgemeenten noodzakelijk is. De hoogte van de brug onder de snelweg is maatgevend voor de bootjes, die daarmee maximaal het formaat hebben van vissersbootjes tot kleine sloepen. Tevens bestaat het idee om aan de Westgaag een steiger te maken, zodat de bewoners in het plangebied hier hun bootje kunnen aanleggen.



5.2 Groen- en waterstructuur

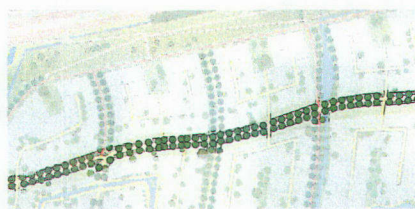
De groen- en waterstructuur wordt de drager van de nieuwe woonwijk en bepaalt in hoge mate de sfeer, beleving en uitstraling van het groen-landelijke woonmilieu in de wijk. Groen en water gaan samen en staan niet op zichzelf. De groenstructuur bestaat uit twee samenhangende onderdelen. Openbaar groen en privé groen. Hoofdstuk 7 (Openbare ruimte) gaat nader in op beheer en onderhoud van onder andere water en groen in het plan.



5.2.1 Openbaar groen

1. Linten

De nieuwe linten vormen de belangrijkste dragers van de groenstructuur. De Weverskade heeft al volgroeide bomen die de groenbeleving van dit deel van het plangebied bepalen. De beide nieuw te ontwikkelen linten zullen worden aangeplant met verschillende bomen die het eigen karakter van elk lint versterken. Het Onderlint zal worden beplant met knotwilgen, passend bij het waterrijke milieu. Het Bovenlint wordt begeleid met grotere bomen.



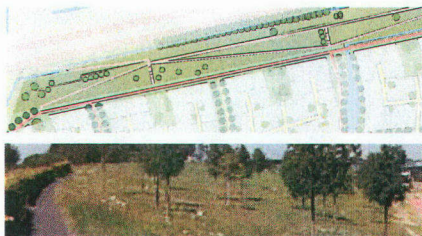
2. Lanen

Haaks op de linten komt een aantal lange doorlopende lanen. Ze pakken de richting van de oude polderverkaveling op, werken als coulissen en verbinden de verschillende plandelen en omgeving met elkaar. De verschillende lanen in en om het plangebied vormen een eenheid en verankeren het plangebied sterker met de omgeving. De afzonderlijke lanen worden met verschillende boomsoorten beplant. Dit komt de eigenheid en herkenbaarheid van de lanen ten goede. Ook de zuidelijke ontsluitingsweg is aan te merken als één van de lanen.



3. Geluidswering

Belangrijk uitgangspunt is om de geluidswering in de vorm van een geluidswal onderdeel te laten zijn van de groenstructuur en om deze ook een gebruiksfunctie te geven. Niet alleen het bekijken, maar ook het beleven van het groen langs de snelweg A20 wordt hierdoor mogelijk. De gunstige ligging ten opzichte van de zon draagt hier ook nog aan bij. Om voor deze wering een zo groot mogelijke gebruiksruimte te creëren, wordt de zijde grenzend aan het plangebied aangelegd met een flauwe helling met een aantal opgangen. Op de kruin van de geluidswering komen een wandelpad en een uitzichtpunt. De opgangen verwijzen naar de kenmerkende opgangen van de Maasdijk, maar kennen een minder steile helling, zodat voetgangers op een comfortabele manier naar boven kunnen lopen. Ook zal een aantal trappen worden aangelegd om direct naar boven te kunnen gaan. De geluidswering kent een aantal groene uitlopers in de woonhoven die direct aan de voet van de geluidswering liggen. Ook zal de geluidswering stevig ingeplant worden met bomen.



4. Reserveringszone aansluiting A20

In de reserveringszone voor de mogelijke toekomstige aansluiting met de A20 voorziet het Masterplan ook in een parkachtige inrichting. In deze zone wordt vooral aandacht besteed aan de realisatie van een aantal spel- en speelplekken voor kinderen in de verschillende leeftijdscategorieën.



5. Ecologische zone en ecologische oevers

Parallel aan de Westgaag en in de milieucontour van het bedrijventerrein Transport Centrum Westland, op het noordelijk uiteinde van Dijkpolder, ligt de ecologische zone. De zone wordt ingericht als plas-dras gebied. Door delen hoger en delen lager aan te leggen ontstaan verschillende gradiënten van nat en droog die interessant voor flora en fauna zijn. Direct aan de Westgaag kan een aanlegplaats voor kleine bootjes worden aangelegd. De ecologische zone loopt echter door aan de zuidzijde van deze aanlegplaats. De ecologische zone wordt tevens ingezet als woonkwaliteit voor de meest noordelijke bouwvelden.

Door het toepassen van veel water in de woonwijk bestaat ook de mogelijkheid om een grote hoeveelheid strekkende meter natuurvriendelijke oever aan te leggen, zowel in openbaar gebied als in privaat gebied.



5.2.2 Privaat groen

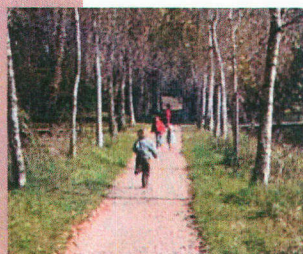
Niet alleen het ruim opgezette openbaar groen, maar ook het groen in de tuinen van de woningen draagt bij aan de groenbeleving. Waar het openbaar groen ook in de toekomst (door de gemeente) onderhouden gaat worden en de kwaliteit hiermee gewaarborgd is, lijkt het voor het private groen noodzakelijk een aantal zaken vooraf te regelen. Bij het opstellen van de verschillende inrichtingsplannen worden kavelpaspoorten afgegeven waarin uitspraken kunnen worden gedaan over bijvoorbeeld de erfafscheidingen, de overgangen tussen land en water en de plaatsing van de woning op de kavel. Bij het ontwikkelen van de verschillende bouwvelden worden ook bomen en overige (onder-)beplanting op privaat terrein geplant. Er wordt ingezet op een positieve benadering om de bewoners op een vanzelfsprekende manier te stimuleren hun tuinen groen in te richten.



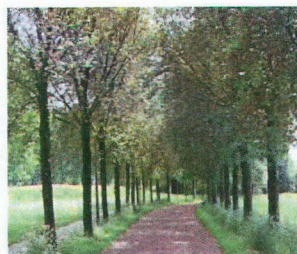
Rondom de eilanden is een overgangszone opgenomen van ca. 3 meter. Deze zone is onderdeel van de tuinen en kan op verschillende manieren worden ingericht, bijvoorbeeld als dikke rietkragen. Het gazon kan doorlopen tot de waterrand (beschoeiing). Tevens is deze zone geschikt voor het maken van steigers en aanlegplaatsen, waarbij voorkomen moet worden dat de kwaliteit van de oeverzone als geheel uit het oog wordt verloren.



Walg
CONCEPT Masterplan | 42



Berk



Linde



Riet

5.2.3 Beplanting

Om de uiteenlopende karakteristieken van de woonmilieus te benadrukken, worden verschillende boom- en plantensoorten toegepast. Voor Dijkpolder wordt een speciaal beplantingspalet samengesteld, waarbij de bomen en beplanting een typische relatie hebben met de polder en de beeldtaal van de polder versterken. In het deel rondom het Onderlint zal worden ingezet op bomen en beplanting die passen bij een dergelijk waterrijk milieu, bijvoorbeeld door middel van wilgen, treurwilgen en berken. In het deel rondom het Bovenlint wordt meer laanbeplanting toegepast, zoals essen of populieren.



Bestaand Openbaar Privé

Beplantingsstructuur



Waterplanten



Meidoorn



Populier



Es



Esdoorn



Iep





6.1 Ontsluiting Dijkpolder

De Dijkpolder wordt op twee punten stevig aangesloten op het bestaande wegennet van Maassluis. Deze aansluitingen met de toeleidende wegen worden ingericht als 50km/h gebied. De oostelijke toegang sluit aan op de het bestaande kruispunt Uiverlaan en de Westlandseweg. Het bestaande kruispunt wordt hiervoor aangepast. Via een slanke brug over de Weverskade wordt de Dijkpolder bereikt. Deze oostelijke ontsluiting wordt zowel gebruikt voor de ontsluiting van Lely Industries als de woonwijk. De ontsluiting wordt ingericht als 50 km/h weg tot aan de afslag van Lely Industries, daarna begint een 30 km/h regime voor de woonwijk. Uitgangspunt is dat de brug over de Weverskade zich zo minimaal mogelijk manifesteert. Mede daarom zal het fietsverkeer niet gecombineerd worden met deze ontsluiting. De westelijke aansluiting takt aan op de bestaande rotonde van de Doctor Jan Schoutenlaan en verbindt hiermee de Maasdijk met het Onderlint. Ook hier wordt het fietsverkeer los gekoppeld en krijgt de brug vanaf de Weverskade gezien op een natuurlijk wijze ingepast. Bij de westelijke ontsluiting loopt het 50/km h gebied tot aan de aansluiting met het Onderlint. Bij de uitwerking van de kruispunten zal op basis van verkeerskundig onderzoek de kruispuntvorm bepaald worden, waarbij doorstroming en verkeersveiligheid en comfort belangrijke criteria zijn.

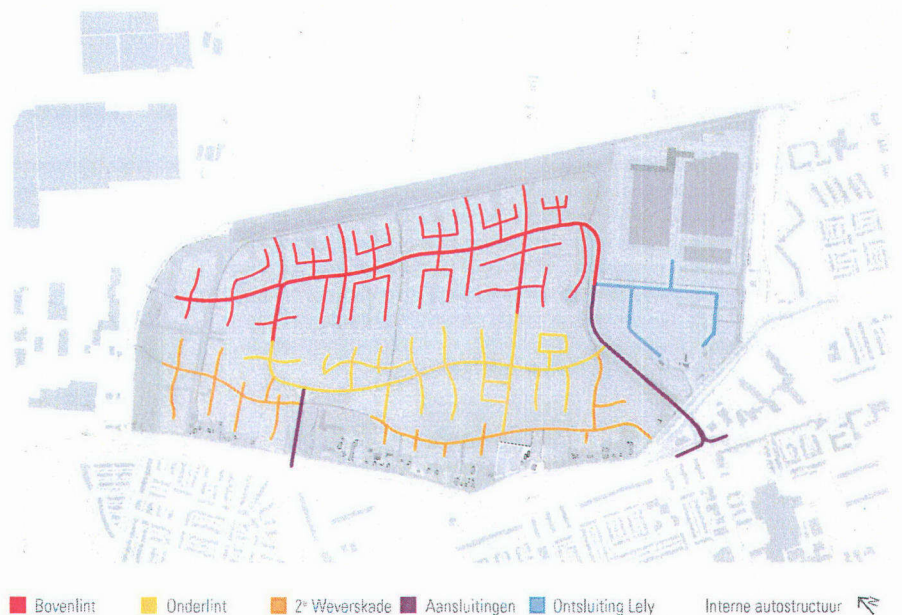
Reservering aansluiting A20

In het masterplan is een ruimtelijke reservering opgenomen voor een derde aansluiting met A20.

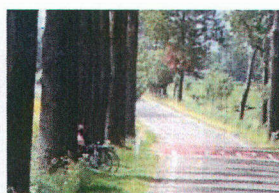


6.2 Interne verkeersstructuur

Voor de interne verkeersrecirculatie is gekozen voor een structuur in de vorm van de drie linten. Dit heeft een aantal voordelen ten opzichte van een sterk hiërarchische verkeersstructuur. Het verspreidt de autodruk in het plan waardoor op de linten de intensiteit van voertuigbewegingen laag zal zijn. Door de lage intensiteiten is het mogelijk het gehele plangebied (met uitzondering van de twee aansluitingen) in te richten als 30 km-zone. Dat betekent dat de profielen niet onnodig ruim gedimensioneerd hoeven te worden. Tevens maakt de diffuse structuur het plan beter faseerbaar (meerder mogelijkheden en in kleinere porties). Het laatste past goed bij de wens van organische ontwikkeling. De drie linten verdelen vervolgens het autoverkeer over de verschillende bebouwingsvelden

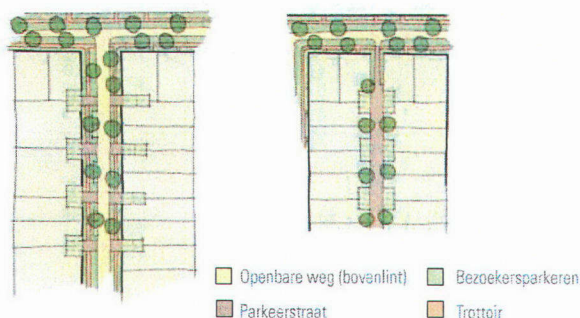


■ Bovenlint ■ Onderlint ■ 2e Weverskade ■ Aansluitingen ■ Ontsluiting Lely ■ Interne autostructuur ↗



6.3 Parkeren bewoners

Uitgangspunt voor bewoners is parkeren zoveel als mogelijk op eigen terrein. Afhankelijk van het woningtype is dit direct naast of voor de woning of in een parkeerstraat. Het eigen terrein biedt in principe parkeerruimte voor twee auto's. In incidentele gevallen zal het parkeren op straat kunnen plaatsvinden wanneer bijvoorbeeld een hogere dichtheid wordt gerealiseerd. Voor het parkeren gelden de gemeentelijke parkeernormen uit de Beleidsregels parkeren. Bij het parkeren op eigen terrein wordt gestreefd naar het combineren van oprit-ten. Voor woningtypen waarbij geparkeerd wordt in een parkeerstraat, zijn de parkeerplaatsen aan de achterzijde van de woningen gelegen.



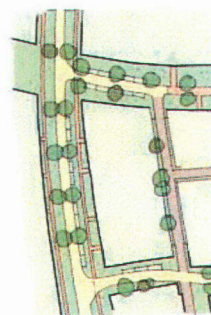
Parkeren op eigen terrein via openbare weg.



Parkeren op eigen terrein via parkeerstraat

6.4 Parkeren bezoekers

Bezoekers parkeren in de openbare ruimte met een norm van minimaal 0.3 parkeerplaats per woning. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd in halfverharding en gefundeerd gras zodat ze zo min mogelijk het groene beeld aantasten.

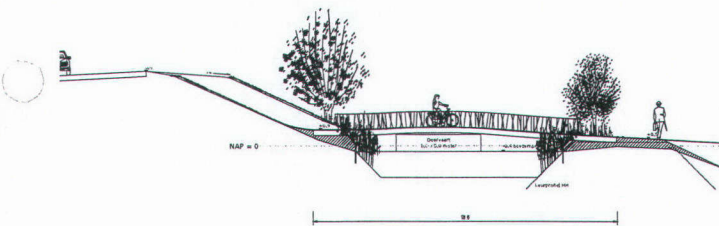
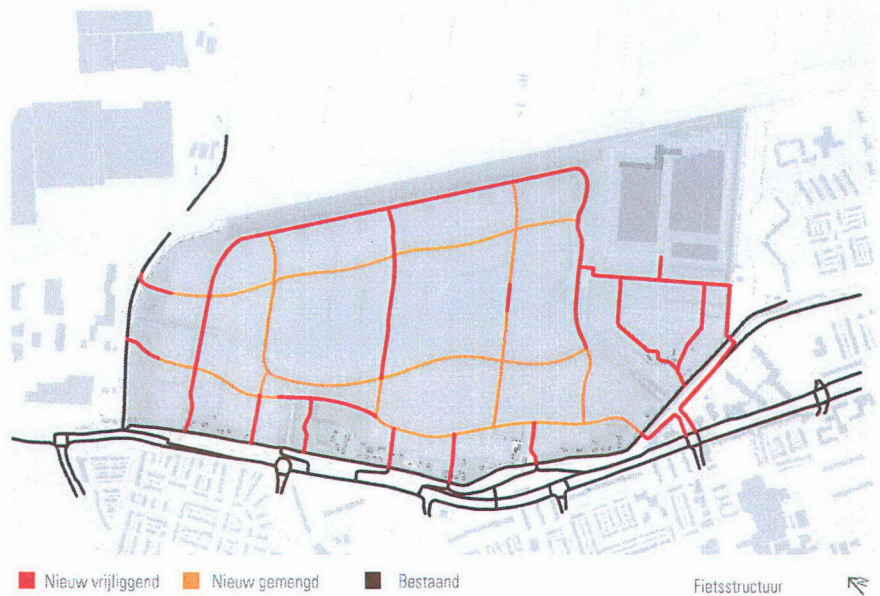


Voorbeelden half verharding



6.5 Fietsstructuur

Waar bij de auto-ontsluiting is gekozen voor een grofmazige structuur wordt voor de fietsstructuur ingezet op een fijnmazige interne structuur. De fietsstructuur volgt in hoofdzaak de drie linten. Om de structuur fijnmazig te maken wordt het netwerk kortgesloten met fietspaden, die haaks op de linten staan. Door deze fijnmazige structuur is het gemakkelijker om door het gebied met de fiets te bewegen dan met de auto. Dit stimuleert het gebruik van de fiets. Ook wordt de fietsstructuur stevig gekoppeld aan de bestaande fietspaden in de omgeving. Zo wordt de 2e Weverskade en het Bovenlint doorgetrokken naar de Westgaag. Zo is op een gemakkelijke manier het landschappelijke gebied van Midden Delfland bereikbaar. De bestaande opgangen vanaf de Maasdijk worden benut om de 2e Weverskade te bereiken. Door het benutten van de 2e Weverskade als doorgaande verbinding wordt de bestaande Weverskade ontlast.







OPENBARE RUIMTE

hoofdstuk 7

CONCEPT Masterplan | 52

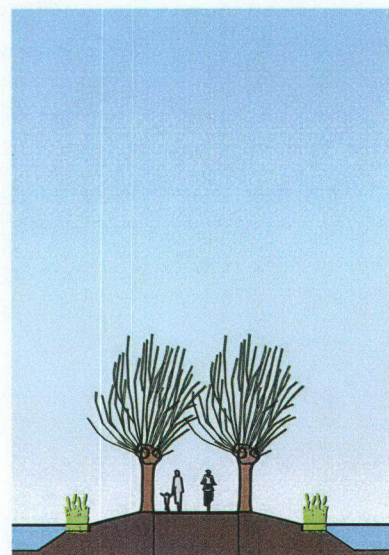
7.1 Uitgangspunten en kwaliteiten van de openbare ruimte

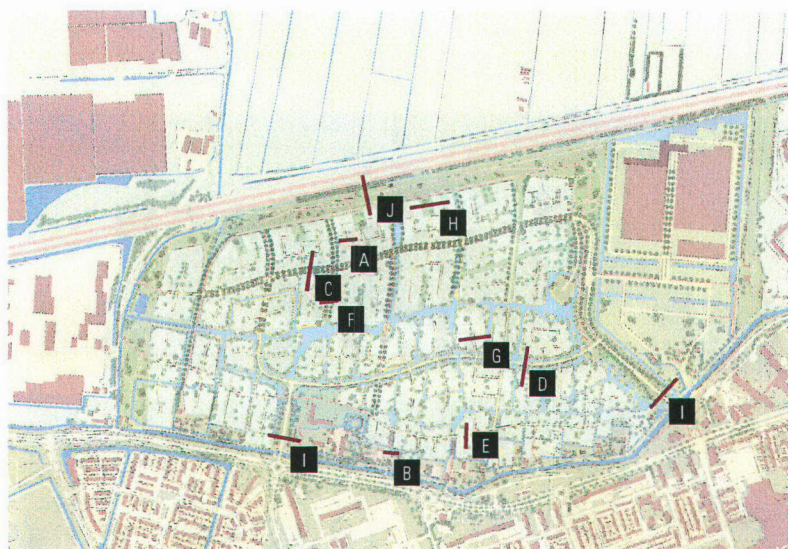
Een hoogwaardige en groene inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de exclusiviteit van de woonwijk. De groene uitstraling wordt bereikt door het toepassen van zo min mogelijk vormen van verharding. De profielen van de verschillende typen worden dusdanig ingericht dat het groen domineert. Door het parkeren zoveel mogelijk te situeren op eigen terrein en in parkeerstraten komen er zo min mogelijk auto's in het straatbeeld.

7.2 Profielen

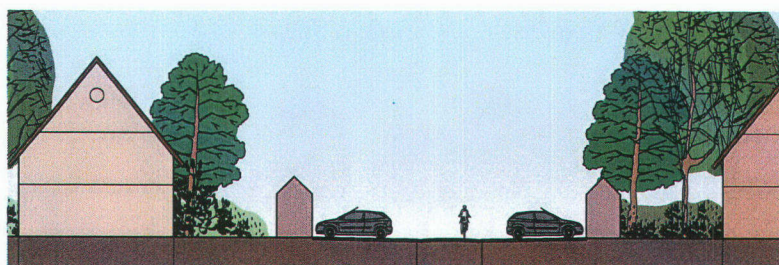
Fietspaden

Op een aantal plaatsen worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Deze zorgen voor een fijnmazige fietsstructuur in de wijk. De fietspaden hebben een breedte van 4 meter, zodat de rijbaan van gemengde wegen naadloos overgaat in de fietspaden. De fietspaden worden uitgevoerd in asfalt en krijgen een afwijkende kleur ten opzichte van de weg. Door de breedte van de paden is het voor hulpdiensten mogelijk de fietspaden te gebruiken in geval van nood.





A. Parkeerstraten C. Bovenlint E. 2e Weverskade G. Eilanden I. Ontsluitingswegen
B. Fietspaden D. Onderlint F. Lanen H. Hoven J. Geluidswering Profielen

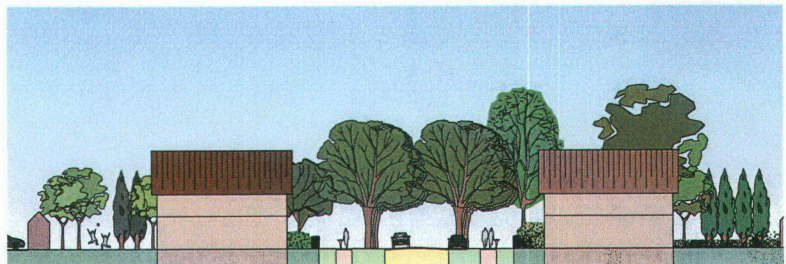


Parkeerstraten

Een belangrijk instrument voor het autovrij/autoluw maken van de woonwijk is het aanleggen van zogenaamde parkeerstraten. Deze straten worden vooral toegepast in de deelgebieden met een hogere bebouwingsdichtheid. De auto's betreden via een smalle entree van 3 meter de parkeerstraat die direct achter de woningen ligt. Deze parkeerstraat heeft een totale breedte van 6 meter die op verschillende manieren zal worden ingericht.

Bovenlint

Het Bovenlint heeft een ruim profiel. De rijbaan is 6 meter breed en biedt daarmee voldoende ruimte voor zowel auto's als fietsers. De rijbaan wordt opgesloten met molsgoten. Aan weerszijden van de weg liggen twee groenstroken van elk 6 meter breed. In deze groenstroken is ruimte gereserveerd voor bomen, bezoekersparkeerplaatsen en voetpaden. De voetpaden zijn (maximaal) 1,5 meter breed. De groenstroken worden eventueel onderbroken door gebundelde opritten naar de woningen.



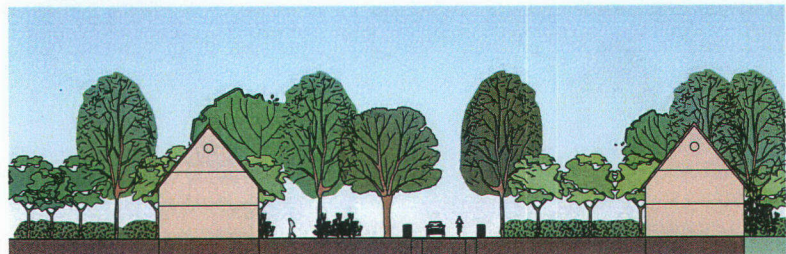
Onderlint

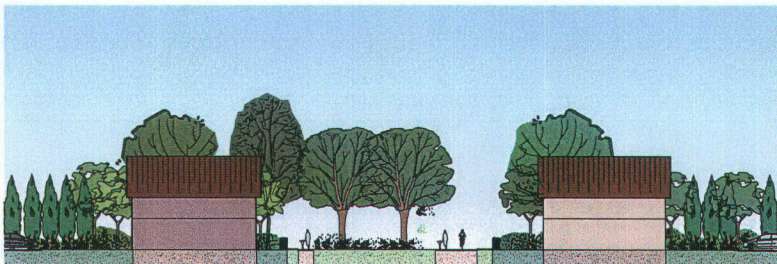
Het Onderlint heeft het voorkomen van een ontginningslint dat zo kenmerkend is voor de polder. De rijbaan heeft eenzelfde breedte als in het profiel van het Bovenlint, namelijk 6 meter. Aan weerszijden liggen twee watergangen die worden onderbroken door de bruggen naar de verschillende eilanden. Aan de zuidzijde ligt een lager gelegen voetpad van 1,5 meter breed. Deze wordt afgeschermd van de rijbaan door een rij knotwilgen.



2e Weverskade

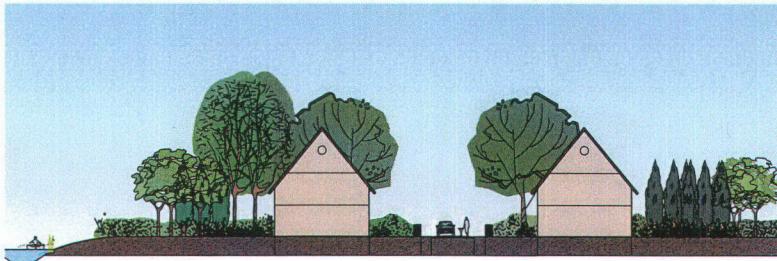
De 2e Weverskade heeft een geringe verkeersbelasting. Het profiel is (mits verkeersveilig) opgebouwd uit een rijbaan van 4 meter met aan weerszijden grasstroken van één meter breed. Deze stroken hebben niet alleen een esthetische functie, ze kunnen ook worden gebruikt om tegemoetkomende (vracht-) auto's te laten passeren. Een deel van de 2e Weverskade is ingericht als fietspad.





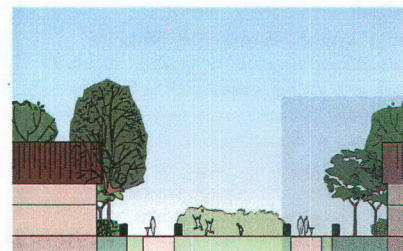
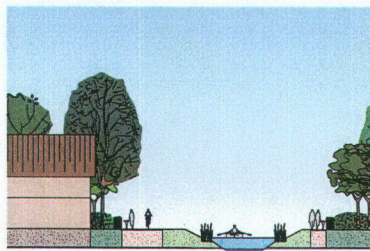
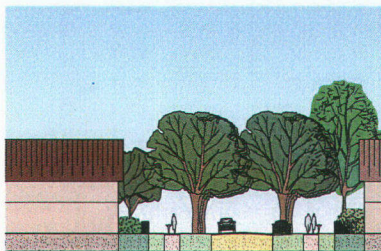
Lanen

De Lanen staan haaks op het Bovenlint en hebben een autoluw karakter. Net zoals de Hoven zullen ook de Lanen verschillend van karakter worden ingericht. De breedte van circa 20 meter maakt het mogelijk verschillende invullingen te geven aan de individuele Lanen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een weg (éénrichting) aan beide zijden met langsparkeren en een groene strook in het midden. Maar ook een weg met langsparkeren in het midden en de groenstroken direct aan de erfgrenzen.



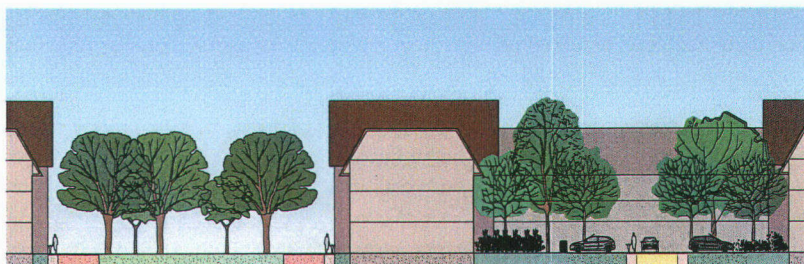
Eilanden

De Eilanden worden ontsloten via het Onderlint. Via bruggen van maximaal 4 meter breed worden de verschillende eilanden bereikt. De rijbaan van asphalt met een breedte van 4 meter wordt hier doorgezet. Aan weerszijden van de weg liggen grasstroken van 1 meter. Afhankelijk van de invulling van de verschillende eilanden zal er ruimte worden gereserveerd voor verbredingen van de weg voor bijvoorbeeld een Cul-de-Sac of een klein grasveldje dat ook dient als speelplaats.



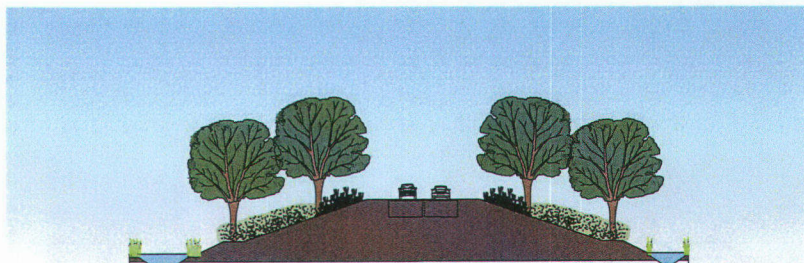
Hoven

De Hoven zijn om en nabij de 30 meter breed en worden op verschillende manieren ingericht. De specifieke invulling van ieder individueel hof zal in nauwe relatie tot de aanwezige woningtypologie gebeuren. Langs de woningen ligt een extra breed trottoir van ten minste 3,5 meter breed dat door de overmaat ook toegankelijk is voor bijvoorbeeld hulpdiensten en verhuisbedrijven. Ook is het hof toegankelijk per auto voor het laden lossen van goederen en bijvoorbeeld het afzetten van bezoekers.



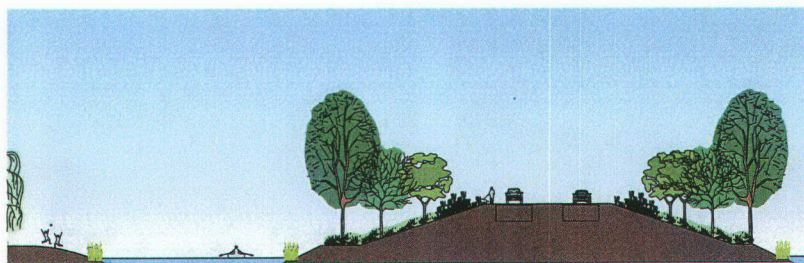
Ontsluitingsweg West

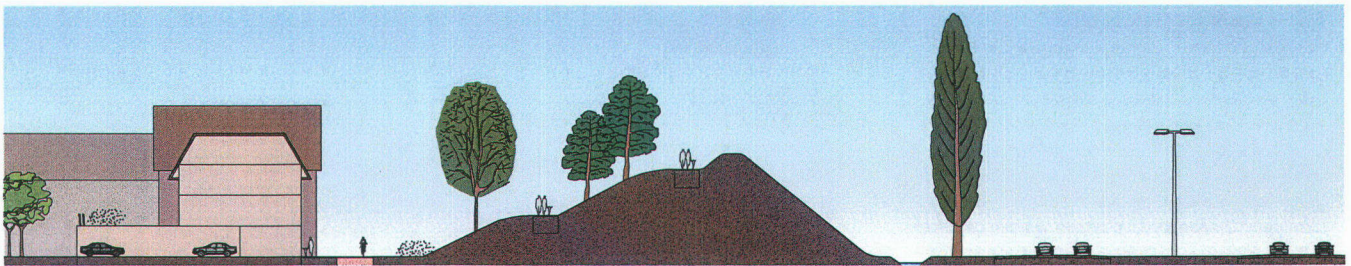
Ook de westelijke ontsluitingsweg wordt als 50 km/h weg ingericht met een totale breedte van 6,70 meter zonder groene middenberm. In het midden ligt een onderbroken asmarkering. Ook deze ontsluitingsweg wordt begeleid door bomen en onderbegroeiing.



Ontsluitingsweg Oost

De ontsluitingsweg aan de oostzijde van het plangebied wordt ingericht als 50 km/h weg met een groene middenstrook. De rijbanen zijn 2,70 meter breed met aan weerszijden redresseerstroken. De rijbaan wordt begeleid door berde groenstrook met een bomenrij aan weerszijden, solitaire bomen en onderbegroeiing. Tussen het Onderlint en het Bovenlint ligt aan de noordzijde een fietspad dat toegang biedt tot het complex van Lely Industries.



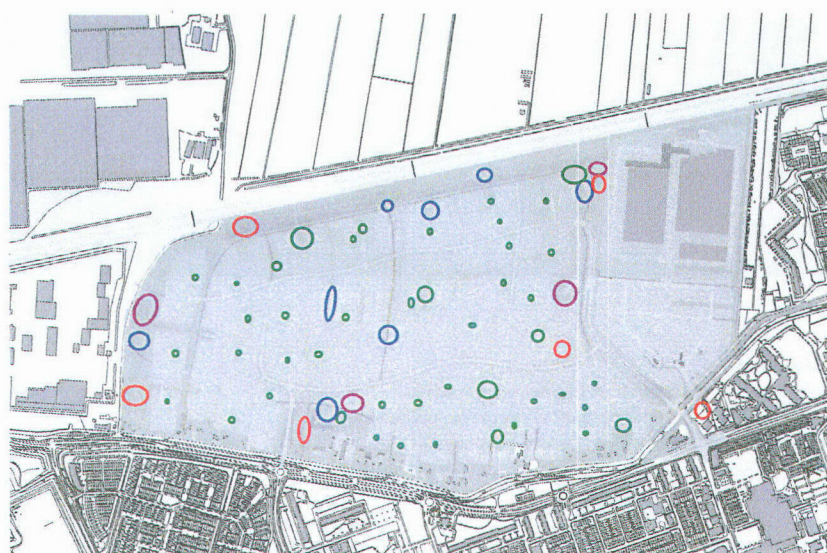


Geluidswering

De geluidswering bestaat uit een aarden wal die aan de snelwegzijde een steile helling heeft en aan de (zon)zijde van de woonwijk een flauwe helling. De wal wordt ingericht als verblijfsgebied en er zijn diverse wandelpaden die naar de kruin van de wal leiden.

7.3 Verblijven en spelen

Het doel is om een woonwijk te ontwikkelen voor jong en oud. Waar bewoners van verschillende leeftijden en met diverse levensstijlen een plek krijgen in de wijk. Voor kinderen is er in het plan voldoende ruimte gereserveerd in de vorm van formele en informele speelplekken. De formele speelplekken liggen verspreid over het plan in het groen-blauwe raamwerk. Op een aantal plaatsen worden de speelplekken voor de verschillende leeftijdscategorieën geclusterd, bijvoorbeeld bij de geluidswering en de ecologische zone. Hier kan Dijkpolder ook gebruik van maken. Naast de formeel aangewezen speelplekken zijn er ook ruimschoots informele speelplekken in de vorm van grasveldjes en autovrije/luwe straatjes aanwezig. De kinderen maken op hun eigen manier gebruik van deze speelplekken. De allerkleinsten van 0 tot 6 jaar spelen in de voor- of achtertuin en soms op straat; in ieder geval op een plek waar de ouders ze goed in de gaten kunnen houden. Het speelgebied van de kinderen tussen 6 en 12 jaar is al wat groter. Ze gebruiken bijvoorbeeld een hof of een eiland als speelplek. De ouders weten dat ze dan voor hun huis of direct om de hoek spelen. De jongeren tussen 12 en 18 jaar bewegen zich meer door de wijk en zijn op zoek naar plekken aan de rand van de wijk. Bij het kruispunt met de Uiverlaan ligt momenteel al een voorziening voor oudere kinderen. Ook aan de volwassenen wordt gedacht. Want als de ouders er graag zijn, komen de kinderen vanzelf mee. Elders in het plangebied zijn ontmoetingsplekken voor ouderen, bijvoorbeeld bij het hotel of de jachthaven.



0-6 jr 6-12 jr 12-18 jr 18+

Indicatie van de verdeling over het plangebied van verschillende gebruikers (op basis van leeftijd)



7.4 Beheer en onderhoud

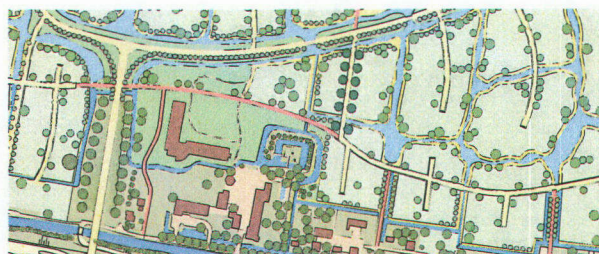
Met de ontwikkeling van de Dijkpolder wordt de openbare ruimte van Maassluis uitgebreid. De gemeente heeft als een van haar kerntaken het beheren van deze ruimte. De toekomstige openbare ruimte in de Dijkpolder zal dan ook na realisatie (gefaseerd) worden overgedragen aan de gemeente, waarna de gemeente het beheer en onderhoud zal uitvoeren. De primaire waterhuishouding is een verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap Delfland. Zaken die van belang zijn voor deze primaire waterhuishouding zullen door het Hoogheemraadschap worden onderhouden en beheerd. Het beheer en onderhoud wordt uit de reguliere geldstromen van de gemeente en het Hoogheemraadschap betaald.

Daar waar er geen sprake is van openbare ruimte, maar een ruimte uitsluitend benut wordt door aanwonenden, zal het beheer en onderhoud bij betreffende aanwonenden worden onder gebracht. Deze gebieden moeten duidelijk als zodanig herkenbaar zijn, hetgeen onderhoud van deze mandelige gebieden door bewoners stimuleert en risico's aan gemeente zijde beperkt. Hierbij kan gedacht worden aan achterpaden, parkeerstraten, smalle watergangen achter kavels.



■ Speelplek - - - Informele speelzone

Speelplekken





Samengevat zijn de volgende principes uitgangspunt:

1. Alle openbare straten inclusief openbaar parkeren: gemeente. Parkeerstraten: bewoners. Als principe geldt bovendien dat 'niet-openbaar gebied' ook daadwerkelijk zo ervaren moet worden. Dit stimuleert onderhoud door bewoners van mandelige gebieden en voorkomt risico's voor de gemeente.
2. Openbaar groen: gemeente.
3. Primaire watergangen: Hoogheemraadschap. Secundaire watergangen: gemeente. Uitgegeven watergangen: door bewoners.
4. Oplevering openbare ruimte: gefaseerd en per afgerond deelgebied.

Het totale te ontwikkelen gebied is circa 75 hectare. Hiervan zal ongeveer de helft bestaan uit openbare ruimte. Deze openbare ruimte bestaat uit een aantal grote elementen zoals de geluidswal, de ecologische zone, de hoofdinfrastructuur en de hoofdwaterstructuur. Daarnaast bevinden zich in de woonvelden woonstraten, parkeren en groen. Ongeveer 25% van het totale plangebied betreft groen, circa 10% water. Afhankelijk van de definitieve indeling kunnen deze percentages nog enigszins wijzigen.





WOON PROGRAMMA



8.1 Differentiatie woningen

Het is belangrijk dat Dijkpolder een nieuw woonmilieu toevoegt aan Maassluis en daarmee nieuwe (draagkrachtige) bewoners voor Maassluis aantrekt. Om dit te bereiken is het noodzakelijk om het geschetste beeld van het woonmilieu daadwerkelijk te realiseren. Bij het bepalen van de hoofddoelstelling voor Dijkpolder en de gemiddelde woningdichtheid is rekening gehouden met de visie van zowel de stadsregio als de gemeente Maassluis in respectievelijk de Verstedelijkingsvisie en het programma Wonen, Werken, Welzijn. Hierin worden al uitspraken gedaan ten aanzien van het woonmilieu, woningtypologieën en aantallen. Hier zijn de huidige marktinzichten, rekening houdend met de opgaven uit hoofdstuk 1, aan toegevoegd. Voor Dijkpolder wordt uitgegaan van een relatief laag gemiddelde woningdichtheid van 20 tot 25 woningen per hectare bruto plangebied. Bij een plangebied van circa 75 hectare komt dit neer op 1.500 tot 1.875 woningen. Het exacte aantal zal afhangen van de plan- en marktontwikkelingen. Er wordt gestreefd naar het toevoegen van circa 1.750 woningen.

Bij een organische ontwikkeling over een lange periode is een bouwprogramma uitgedrukt in percentages per definitie ondergeschikt aan het beoogde woonmilieu. Onderstaande percentages geven wel het vertrekpunt voor de succesvolle realisatie van een suburbaan-exclusief cq. groen en landelijk woonmilieu en het borgen van het kwaliteitsbeeld (waaronder de beoogde dichtheid). Hiermee is er sprake van een onderscheidend woonmilieu ten opzichte van overige ontwikkelingen binnen de gemeente. Het programma is afgestemd met ontwikkelingen in Maassluis, zodat het past binnen de doelstelling van het aandeel sociale huur en koop gemeentebreed als geformuleerd in het coalitieakkoord 2010-2014. Binnen de kaders van het woonmilieu en daarmee samenhangend de programmatabel is bijstelling in de tijd c.q. per fase mogelijk op basis van markt- en maatschappelijke ontwikkelingen, conform de wensen van de risicodragende partij.

Indicatief wordt het volgende programma voorzien:

Woningtypologie	Percentage
Vrijstaande woningen en -kavels	15-25%
Twee-onder-een-kapwoningen	25-35%
Geschakelde- / rijwoningen	15-25%
Sociale huurwoningen en bereikbare koopwoningen*	25%
Appartementen	5-10%

* Sociale huur tot € 652,52 (huurliberalisatiegrens, prijspeil 2011) en bereikbare koopwoningen tot € 220.000,- (verordening startersleningen, prijspeil 2011) of het huur-equivalent daarvan.



Voorbeeldverkeveling

Er wordt een grotere vraag naar huurwoningen boven de sociale huurgrenzen verwacht. Dit segment van middeldure huur kan tevens worden voorzien in Dijkpolder. Differentiatie van woningtypologieën is het uitgangspunt, een gemiddelde differentiatie over alle deelgebieden uitdrukkelijk niet. Op specifieke plaatsen in de wijk zal het goedkopere programma worden gerealiseerd, hier zal de dichtheid hoger zijn. Constructies met Maatschappelijk Gebonden Eigendom behoren tot de mogelijkheden.

Binnen de Dijkpolder zullen verschillende vormen van (collectief) particulier opdrachtgeverschap worden aangeboden voor de realisatie van woningen.

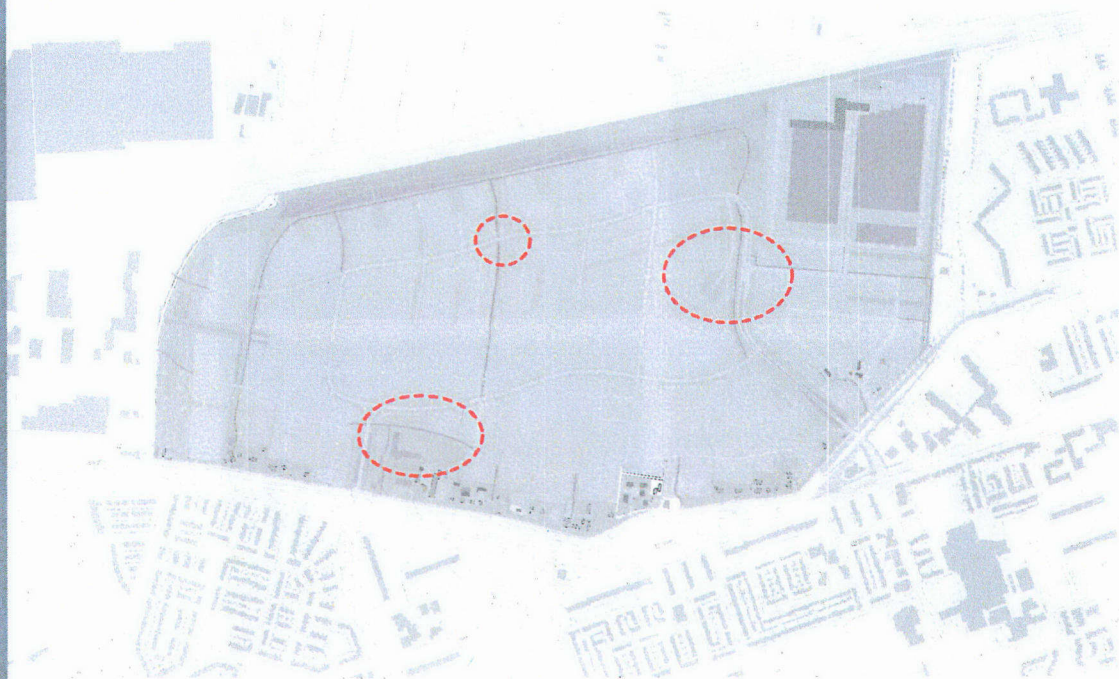


Referentiebeelden



Referentiebeelden

hoofdstuk 9



Zoekgebieden voorzieningen

De beoogde doelgroep, de toekomstige bewoners van Dijkpolder, hebben wensen ten aanzien van voorzieningen in Dijkpolder en de omgeving. Het voorzieningenniveau in Maassluis is goed met onder andere het theater, de twee treinstations, het winkelcentrum Koningshoek en de binnenstad, bibliotheek, sportscholen en sportverenigingen et cetera. De nieuwe bewoners van Dijkpolder zullen gebruik maken van deze voorzieningen en bijdragen aan het in stand houden hiervan. Enige rijaf-

stand wordt voor publieke voorzieningen als normaal ervaren. Om de beoogde doelgroep naar Dijkpolder te trekken wordt het noodzakelijk geacht om een basisschool en buurtsuper in deze in de wijk te hebben. Binnen Dijkpolder wordt onderscheid gemaakt in een drietal verschillende voorzieningen: wonen-werken in de wijk, zakelijk voorzieningencluster en een gemengd maatschappelijk voorzieningencluster.

9.1 Wonen-werken in de wijk

Vanuit de wensen van de doelgroep, maar ook vanuit het oogpunt van een duurzame samenleving, is het wenselijk om mogelijkheden te creëren waardoor wonen en werken binnen de woning gecombineerd worden. Dit kan in de vorm van bijvoorbeeld een klein kantoor voor een zzp-er, een yogaruimte, een dienstverlenend kantoor, belastingconsulent, et cetera. Binnen het plan is dit mogelijk, mits de verkeersaantrekkende werking zeer beperkt is. Daarnaast zijn er mogelijkheden om een woning volledig te vervangen voor een werkfunctie zoals zakelijke dienstverlening, waarbij gedacht kan worden aan een notariskantoor of een adviesbureau. Ook hier geldt de regel van kleinschaligheid en verkeersaantrekkende werking in relatie tot parkeren.

9.2 Zakelijk voorzieningencluster voor Dijkpolder en omgeving

Direct naast Dijkpolder komt de nieuwbouw van Lely Industries. Met de concentratie van al haar activiteiten op deze locatie in Maassluis, ontstaan er kansen voor huisvestings- en horecavoorzieningen voor personeel en bezoekers. Een hotel en een restaurant vragen om plaatselijke, zo niet regionale 'voeding'. Gezien de herkomst van de bezoekers is gezocht naar een locatie in de nabijheid van de werklocatie, op korte afstand van de aanvoerroute en met voldoende parkeerplaatsen. Uit een kort onderzoek is gebleken dat er ruimte is voor een hotelfunctie met een omvang van 80 hotelkamers in de categorie *** / **** specifiek voor de zakelijke dienstverlening. Bij het hotel en het restaurant kunnen ondersteunende functies als printfaciliteiten, vergaderkamers et cetera gerealiseerd worden, die ook door de bewoners van Dijkpolder kunnen worden gebruikt. Potentiële functies zijn:

- 3 tot 4 sterren hotel
- Kwalitatief hoogwaardig, klein restaurant
- Vergaderfaciliteiten
- Baliefunctie Dijkpolder / verkoopkantoor

9.3 Gemengd maatschappelijk- en voorzieningencluster voor Dijkpolder

Voor de ontwikkeling van de Dijkpolder zijn de Binnenstad, Koningshoek en Steendijkpolder belangrijke voorzieningen. Voor de Dijkpolder zelf geldt dat voor het succesvol ontwikkelen van het onderscheidende woonmilieu beperkte commerciële en overige voorzieningen een plus is die zeker door de nieuwe bewoners op waarde zal worden geschat en een pijler is voor een succesvolle ontwikkeling. Hiermee wordt ook een belangrijke doelstelling van het plan gerealiseerd: het creëren van een ontmoetingsplek waar bewoners hun omgeving ook echt gaan beleven, waarmee het beperkt commercieel programma een sterke sociale functie heeft. Mensen ontmoeten elkaar, communiceren en beschouwen en verbeteren de wijk. Sociale cohesie wordt dan ook bereikt op de kleinste korrelmaat. Voor het gemeentelijk uit te voeren onderzoek is de inzet een beperkt wijkgericht commercieel programma in de Dijkpolder die hoort bij de unieke propositie in de markt. Voor dit meer maatschappelijk- en voorzieningencluster, is gezocht naar een locatie die zo centraal mogelijk in de wijk ligt, geen (extra) verkeersbewegingen in de wijk veroorzaakt en waar (gezien de beperkte extra verkeersaantrekkende) het parkeren eenvoudig geregeld kan worden. Een mogelijke locatie zijn de huidige kantoren van Lely Industries, die op termijn leeg komen, direct naast de 2e ontsluiting van Dijkpolder. De realisatie van deze voorzieningen is afhankelijk van de ontwikkelings-snelheid van de gehele locatie en zal niet als eerste worden gerealiseerd. Een bijkomend voordeel is dat in de bestaande kantoorpanden een nieuwe functie kan worden gerealiseerd, bijvoorbeeld zorgwoningen.

Potentiële functies:

- Zorgwoningen met ondersteunende functies (huiskamer, etc.), huisartsenpraktijk /
- specialistische praktijk, tandarts, apotheek.
- Basisschool, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf, naschoolse opvang, sportzaal.
- Beperkte, wijkgerichte commerciële voorzieningen.
- Woon-werk units.

In een nieuw te ontwikkelen woonwijk is een basisschool een noodzakelijke, kwalitatieve impuls voor de directe woon- en leefomgeving van de nieuwe bewoners. Voor Maassluis geldt dat de stichtingsnorm voor een nieuwe school 312 leerlingen bedraagt. Op basis van het woningprogramma in de Dijkpolder zijn diverse berekeningen voor leerlingenprognoses gemaakt, waaruit blijkt dat er langjarig een substantieel aantal leerlingen is. Het voornemen is dan ook in de Dijkpolder een basisschool te ontwikkelen. Nadere studies, in samenwerking met de gemeente, moeten uitwijzen op welke wijze en welke termijn dit gedaan kan worden. Bij deze studie wordt tevens de op dat moment actuele leerlingenprognose en het aanbod van bestaande lokalen in de gemeente betrokken. Tegelijkertijd wordt voorzien dat er aan de school diverse andere voorzieningen gekoppeld worden, zoals voor- en naschoolse opvang. De vestiging van een school in de Dijkpolder heeft tevens als voordeel dat het oversteken van drukke wegen niet meer hoeft en daarmee verkeersveiliger is.

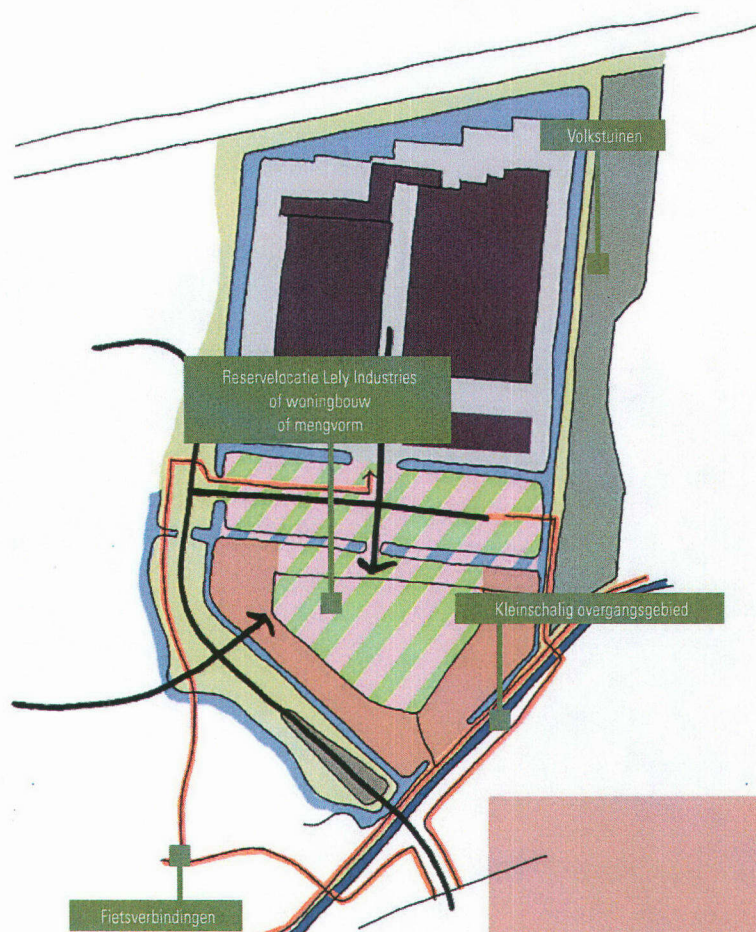
9.4 Reservelocatie Lely Industries

Voor het gebied tussen de toekomstige nieuwbouw van Lely industries, de volkstuinen, de Weverskade en de nieuwe gebiedsontsluitingsweg zijn de omstandigheden anders dan voor de rest van Dijkpolder. In de eerstkomende jaren bevindt dit gehele gebied zich nog in de transitiefase en is Lely Industries bezig met de ontwikkeling van de vervolgfases van haar Masterplan. Een groot deel van de terreinen is dan ook nog in gebruik als werklocatie. De keuze voor een ontwikkelingsscenario op termijn is afhankelijk van de ontwikkeling en groei van Lely Industries, die mogelijk verder wil en kan uitbreiden in dit gebied.

Ongeacht welke invulling wordt gekozen, dient deze in ieder geval te voldoen aan de volgende kwaliteitseisen:

- goede langzaam-verkeerverbindingen met de omgeving
- goede aansluiting op het gemotoriseerd verkeersnetwerk met voldoende capaciteit
- een goede stedenbouwkundige aansluiting op de randen van de Weverskade en de woonwijk Dijkpolder, bijvoorbeeld door kleinschalige bebouwing in het groen.

Op dit moment is een keuze voor één van beide scenario's niet noodzakelijk. Besluitvorming over de invulling van deze locatie zal separaat aan de gemeente worden voorgelegd.







10.1 Unieke signatuur

De opgave bij de ontwikkeling van Dijkpolder is het realiseren van een onderscheidend woonmilieu. Hiertoe wordt een sterke stedenbouwkundige en landschappelijke structuur ontwikkeld waarbinnen een groen en waterrijk, dorps en rustig stedelijk woonmilieu tot stand kan komen. De architectuur van de individuele gebouwen zal in hoge mate bijdragen aan de uitstraling van het gehele plan. De gebouwen maken het plan, de architectuur maakt het tot één geheel. De woningen in de Dijkpolder zullen een duidelijke signatuur meekrijgen. Ze zijn hierdoor herkenbaar en stralen kwaliteit uit. De inspiratie voor de architectuur zal worden gehaald uit de directe omgeving en de lokale bouwstijlen. Eerder om te inspireren en te stimuleren dan door te instrueren zal een nieuwe bouwstijl worden geformuleerd. De Maassluise School.

Met het definiëren van deze Maassluise School worden richtlijnen opgesteld met als doel de integrale kwaliteit van het te ontwikkelen gebied te waarborgen. Deze richtlijnen hebben zowel betrekking op de architectuur van de gebouwen als op de erfinrichting. Met deze richtlijnen wordt niet alleen de kwaliteit van individuele gebouwen en erven gewaarborgd, maar wordt vooral ook de eenheid binnen het plan zeker gesteld. De richtlijnen fungeren als leidraad voor de ontwerpers die in het plangebied de verschillende projecten zullen uitwerken. De ontwikkeling van Dijkpolder is een langdurig proces. Het is niet alleen zaak de kwaliteit bij de totstandkoming van het plan te verzekeren, maar deze kwaliteit ook in de toekomst te kunnen garanderen.

Het is echter niet de bedoeling één architectonisch sausje over het hele plan te gieten. Herkenbaarheid betekent immers niet hetzelfde als eenvormigheid. Binnen de Maassluise School

zal een bandbreedte gedefinieerd worden. Variatie, afwisseling, eenheid en verscheidenheid zijn hierin sleutelbegrippen. Het totaal vormt een eenheid, terwijl er binnen het totaal genoeg ruimte is voor afwisseling. Deze variatie kan een relatie hebben met de verschillende aanwezige kwaliteiten in het plangebied.

Gegroeide steden en architectuur die zich in de loop der tijd op een natuurlijke wijze heeft ontwikkeld worden vaak als aantrekkelijk ervaren. Ontstaan versus ontwerpen. De variatie die we zo aantrekkelijk vinden in dergelijke gebieden die ruim voor het bestaan van beeldkwaliteitplan, supervisor en welstandscommissie zijn ontstaan, is echter ook te vinden in voorschriften en regels. Variatie is een component die gedreven door tijdgeest, bouwtechnische mogelijkheden, stijl, programma en economische wetten, vorm heeft gegeven aan de individuele korrel van gebouwen.

Beleving van de stedelijke ruimte wordt bepaald door de gebouwen die de wanden van deze ruimte vormen. Deze gebouwen vormen een verzameling waarin, zoals kenmerkend voor alle verzamelingen, ieder object naast zijn unieke kenmerken tevens gemeenschappelijke eigenschappen heeft. De unieke kenmerken zijn ondergeschikt aan de gemeenschappelijke, waardoor de verzameling ook in de loop der tijd als eenheid voortbestaat en sterk genoeg blijft om groei en verandering in gebruik op



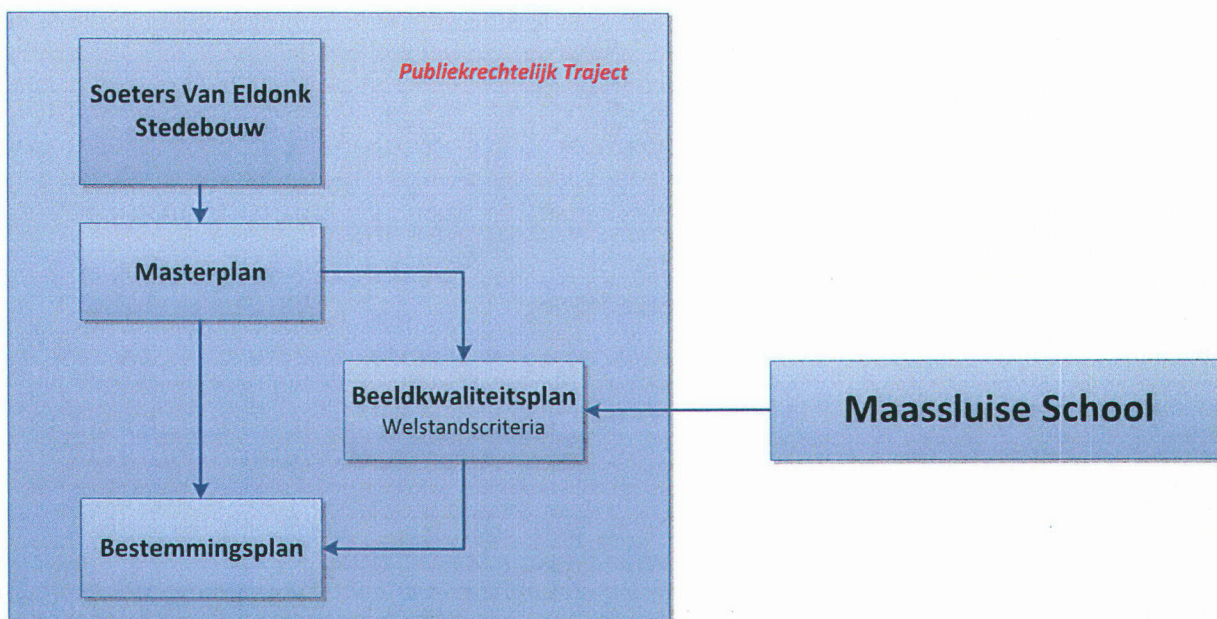
te nemen. Raymond Unwin beschrijft het belang van veel verschillende gebouwen die onderdeel uitmaken van een stedelijk ensemble in *Urban Planning in Practice* onder het motto: 'Of houses, and how the variety of each should be dominated by the harmony of the whole'.

Het is bij uitstek de taak van de supervisor en zijn supervisie-team om het spel van de balans tussen eenheid en variatie, tussen regel en uitzondering, in een zoektocht naar rijke of zelfs uitbundige harmonie, in goede banen te kleiden. De variatie wordt ook verkregen door het inschakelen van verschillende architecten: de bandbreedte van de Maassluise School geeft niet alleen de kaders aan waarbinnen deze architecten werken, maar ook juist de eenheid en harmonie die door alle ontwerpen worden nagestreefd. Bovendien noodzaakt de fasering van het plan ertoe uitgangspunten van tevoren vast te leggen, zodat niet alleen het laatste deelplan rekening kan houden met een voorafgaand plan, maar ook het eerste deelplan past in het geheel dat alle deelplannen samen moeten vormen. Om de richtlijnen voor de gemeenschappelijke kenmerken en de individuele afwijkingen te kunnen beschrijven, dient de Maassluise School ten minste richtlijnen te bevatten op de drie verschillende schaalniveaus van de kavelindeling, de architectuur en de openbare ruimte. Op het niveau van de individuele kavel wordt hierin onder andere aangegeven hoe wordt omgegaan met de positionering op de kavel, waar en hoe er op eigen terrein geparkeerd wordt, welke eisen er gesteld worden aan de erfafscheidingen en hoe eventueel bijgebouwen zich verhouden tot het hoofdvolume. Op het niveau van de architectuur wordt vastgelegd wat toegestaan is met betrekking tot

ritmiek, plastic, oriëntatie, materialisatie, detaillering, kleur en materiaalgebruik, maar bovenal ook karakter en sfeer. Het schaalniveau van de openbare ruimte wordt besproken in toepassingen van verharding, afscheidingen en mogelijke oplossingen voor bezoekers parkeren.

10.2 Procesbeschrijving

Het omschrijven van de Maassluise School is ook een zoektocht naar regionale cultuurhistorische bebouwingskenmerken. Deze algemene karakteristieken worden vertaald naar specifieke architectonische spelregels voor de individuele woningen. De totstandkoming en vastlegging van de Maassluise School is weergegeven in onderstaande figuur. Door middel van het uitschrijven van een prijsvraag onder lokale Zuid-Hollandse architecten en architectuurstudenten, wordt getracht kennis te vergaren over de lokale en regionale architectuur. De deelnemers worden op een kick-off meeting geïnstrueerd op welke onderdelen hun input voor de Maassluise School wordt verwacht. De inzendingen van de verschillende deelnemers worden beoordeeld door een commissie die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de gemeente, de ontwikkelaars onder verantwoordelijkheid van Lely Vastgoed, de 'markt' en de opstellers van het Masterplan. De beste ideeën worden uiteindelijk samengevoegd en gecombineerd tot de Maassluise School. De beste bijdrage(-n) worden beloond met een prijs. Uiteindelijk wordt de Maassluise School onderdeel van de marketing- en publiciteitsstrategie van Dijkpolder.



De ontwikkeling van de Maassluis School zal leiden tot een beeldkwaliteitsplan, dat moet zijn afgerond voor de herziening van het huidige bestemmingsplan. Hierbij is samenwerking vereist met de welstandscommissie om de beoordeling van de toekomstige woningontwerpen binnen het juiste kader te laten plaatsvinden.

Conform de Welstandsnota Maassluis 2011 vormt het opstellen van welstandscriteria voor grote ontwikkelingsprojecten als deze een vast onderdeel van de stedenbouwkundige planvoor-

bereiding. De criteria worden volgens de nota opgesteld door een stedenbouwkundige, supervisor of in overleg met de welstandscommissie.

De gemeenteraad stelt de welstandscriteria vervolgens vast ter aanvulling op de welstandsnota. Voor dergelijke aanvullingen op de welstandsnota geldt dat de inspraak wordt gekoppeld aan de reguliere inspraakregeling bij de stedenbouwkundige planvoorbereiding. Tenslotte worden aan de hand van de vastgestelde welstandscriteria de ontwerpen beoordeeld. Er komt een supervisieteam met hierin een afgevaardigde van de welstandscommissie van de gemeente Maassluis, onder voorzitterschap van de stedenbouwkundige van dit plan. Zij zullen in diverse stadia de bouwvoorvragen beoordelen of deze voldoen aan de Maassluise School, vooruitlopend op formele toetsing in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag.



Uitgangspunt voor de ontwikkeling van Dijkpolder is het realiseren van een duurzame samenleving op verschillende schaalniveaus (wijk, buurt en woningniveau). Aangesloten wordt bij een aantal belangwekkende initiatieven zoals het Rotterdam Climate Initiative (terugdringen van de CO2 uitstoot met 50%) en het Lente Akkoord (aanscherpen van EPC). Uitgangspunt naast een duurzame woning is dat de keuzevrijheid in de eigen woning zo groot mogelijk moet zijn. In combinatie met organische ontwikkeling sluit dit grootschalige -verplichte- collectieve systemen uit. Voor de ontwikkelaar en de bewoner geldt het 'niet meer dan anders' principe. De referentie waarmee systemen of maatregelen mee worden vergeleken, is de oplossing waarmee voldaan wordt aan de genoemde uitgangspunten.

11.1 Wijkniveau

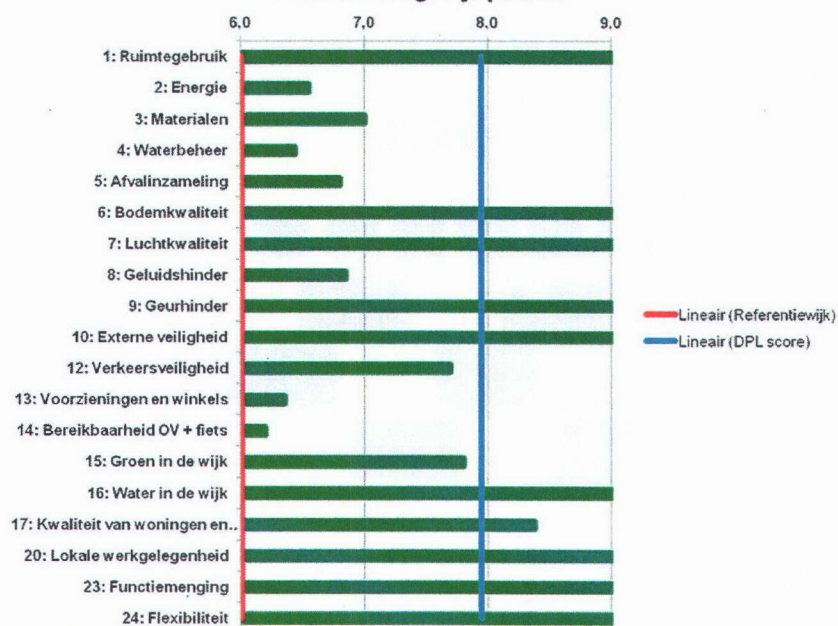
Het Duurzaamheids Profiel van een Locatie (DPL) is een instrument waarmee de duurzaamheid van een wijk kan worden gemeten. Deze is ontwikkeld door een onderzoeksbureau verbonden aan de Universiteit van Amsterdam. Met de DPL kan de duurzaamheid van een wijk vergeleken worden met een referentiewijk en een sterkte-zwakte analyse van duurzaamheidsaspecten van een plan beoordeeld worden. Dit instrument is ingezet gedurende de ontwikkeling van het masterplan. DPL is gebaseerd op de drie elementen van duurzaamheid: Planet (milieu), People (sociaal) en Profit (economie). Deze drie elementen zijn onderverdeeld in 11

thema's en 24 duurzaamheidsaspecten, die in de afbeelding zijn weergegeven.

Er is een DPL uitgevoerd voor Dijkpolder conform de Ontwikkelvisie. Hierbij zijn diverse aspecten buiten beschouwing gelaten. De aspecten Sociale veiligheid (11) en Sociale cohesie (19) gelden voor een bestaande wijk. De aspecten Bedrijvigheid (21) en Duurzame bedrijven (22) aangezien voor deze aspecten duidelijkheid moet zijn over soort bedrijvigheid, wat op dit moment nog niet duidelijk is (feitelijk geldt deze ook voor bestaand gebied).

Dijkpolder is vergeleken met de referentiebuurt Nieuwbouwwijk met laagbouw. De referentiewijk representeert een gemiddelde (niet bestaande) wijk waarin geen duurzame maatregelen zijn getroffen en waarin wordt voldaan aan de eisen uit wet- en regelgeving. De vergelijking met bestaande of nieuwe wijken in andere steden is alleen mogelijk wanneer gelijke aspecten en gelijke weging wordt gebruikt. Voor Dijkpolder wegen alle aspecten even zwaar. In de afbeelding is het resultaat per aspect ten opzichte van de referentiewijk (rode lijn) weergegeven.

DPL meting Dijkpolder



Met een gemiddelde van 7.9 wordt geconcludeerd dat het duurzaamheidsprofiel van de locatie over het algemeen zeer goed is, en belangrijk, dat er geen aspecten zijn die beneden de referentiewijk scores. Voor de aspecten die gelijk zijn aan de referentiewijk geldt dat er twee sturingsmogelijkheden zijn op een hogere score: de (gemeentelijke) overheid (bijvoorbeeld afvalinzameling of openbaar vervoer) en bij de toekomstige bewoners (bijvoorbeeld energie met het keuzemogelijkhedenpakket). Tot slot weerspiegelen de scores de beoogde doelstelling: een onderscheidend milieu met een dorps landelijk en rustig stedelijk karakter.

11.2 Woningniveau

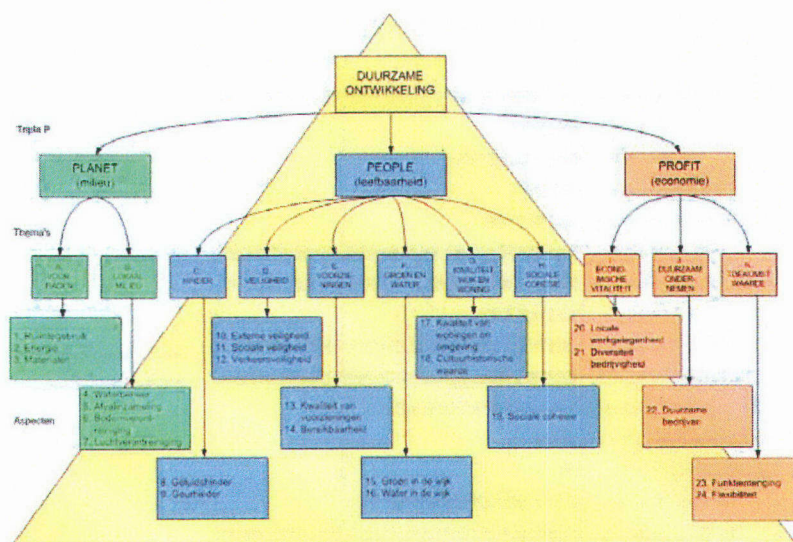
Naast alle voorwaarden die gesteld worden aan de ontwikkeling van kavels (architectuur, plaatsing en omvang van bebouwing, groene invulling, oevers, erfafscheidingen et cetera), dient de woning gemiddeld een GPR score van 7 te behalen. Met deze GPR score wordt duurzaamheid gekoppeld aan gezondheid en gebruikskwaliteit. De GPR score wordt bepaald uit de onderdelen Energie, Milieu, Gezondheid, Gebruikskwaliteit en Toekomstwaarde. Tevens dienen de woningen te voldoen aan de afspraken uit het Lentekoord, waarin een EPC verlaging is opgenomen. Voor de ontwikkelaar van de woningen (zowel particulier als collectief) geldt dat deze moet voldoen aan harde eisen ten aanzien van duurzaamheid. Als voorbeeld worden genoemd:

- Afkoppelen van verhard oppervlak
- Regenton voor opvang van regenwater en vertraging van afvoer
- Gebruik van duurzame bouwmaterialen
- Toepassen van FSC-hout
- Voldoen aan EPC
- Meters die het energieverbruik zichtbaar maken (verbruik en financiën)

Alhoewel collectieve systemen zijn uitgesloten, betekent dit niet dat andere oplossingen niet mogelijk zijn, maar dat de meerkosten op een andere wijze gefinancierd moeten worden. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld subsidies of financieringsarrangementen. Uit divers onderzoek is gebleken dat de bereidheid tot het betalen van voor duurzame maatregelen beperkt is bij kopers. Bij de uitontwikkeling zullen ook keuzepakketten aan toekomstige bewoners aangeboden worden. De ontwikkelaar zal zich binnen dit kader inspannen om de consument via gebieds promotie en verkoopuitingen te verleiden tot het maken van duurzame keuzes.

Hierbij kan gedacht worden aan onder andere :

- Meer hoogwaardige isolatie (hogere Rc-waarde, driedubbel glas)
- Zonnecellen
- Groene daken
- Warmtepompen ter gedeeltelijke vervanging van gas
- Energiezuinigere ketels









12.1 Fasering

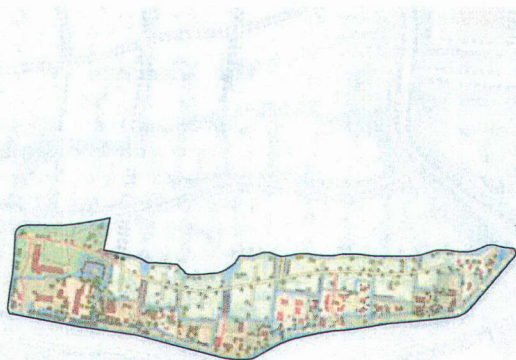
Het Masterplan is geen blauwdruk voor de toekomst, maar een kader waarbinnen de ontwikkeling van Dijkpolder kan plaatsvinden. Gezien de looptijd van deze ontwikkeling is robuustheid tegen alle omstandigheden een voorwaarde. Het Masterplan is zodanig ontworpen dat het een stevige en duurzame verkeers- en openbaar gebiedsstructuur biedt, waarbinnen de woonvelden op verschillende wijzen kunnen worden vormgegeven en ingevuld. Door deze robuuste structuur wordt het rustige dorps-landelijke en stedelijke karakter met de groene en waterrijke openbare ruimte geborgd. Per deelplan zal de invulling worden afgestemd op de dan aanwezige woningmarkt. Bij de toelichting op de planopzet (hoofdstuk 3) zijn hiervoor de voorbeelden aangegeven.

Voor een succesvol resultaat is gedurende de gehele ontwikkeling een evenwicht tussen kosten en baten van belang. De kosten voor de aanleg van het plan moeten worden gedekt door de grond- / woningverkoop. Met name bij de fasering van de aanleg van de infrastructuur en de ontwikkeling van de woonvelden zal dit voortdurend een aandachtspunt zijn. Hierbij wordt de omvang van een fase nauwkeurig afgestemd op de marktvraag. In eerste instantie zal dit betekenen dat de fasen klein zullen zijn. Een gefaseerde en organische manier van ontwikkelen en realiseren vraagt om flexibiliteit op alle aspecten en schaalniveaus. Elke fase zal echter wel een afgerond geheel moeten zijn, zodat de beleving en het woongenot van de bewoners niet worden verstoord. Op basis van deze principes (robuust woonmilieu en evenwicht in kosten en opbrengsten) wordt de volgende fasering voorgesteld.

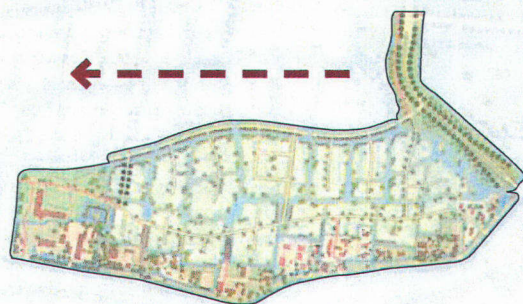
Fase 1: Versterken Weverskade plus ontwikkeling 2e Weverskade

Er wordt gestart met de uitgifte van vrije kavels, vrijstaande- en geschakelde woningen direct aan en achter het lint van de Weverskade, hoofdzakelijk in particulier opdrachtgeverschap. Voor de ontsluiting wordt tijdelijk gebruik gemaakt van de vier huidige op- en afritten vanaf de Westlandseweg naar de Weverskade. Het gaat hierbij om beperkte aantallen woningen, circa 25 tot 35 per huidige op- en afrit. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat dit voor verkeersafwikkeling van de Westlandseweg mogelijk is. Uit ervaringen bij het kantoor van Lely Industries aan de Weverskade 110 blijkt dat het afwikkelen van verkeer over de bestaande opritten geen problemen oplevert. De verkeersintensiteit van de beoogde woningaantallen is substantieel lager dan de verkeersintensiteit van de kantoorfunctie. Bij de vervolgentwikkeling van Dijkpolder wordt de verkeersafwikkeling via deze opritten in beginsel gestaakt en wordt het verkeer afgewikkeld via het Onderlint naar de nieuwe gebiedsontsluitingen. De op- en afritten en de Weverskade zijn dan bestemd voor voetgangers en fietsers, met uitzondering van de bestaande en de te handhaven bebouwing langs de Weverskade.

Fase 1



Fase 2 Ontwikkelen parallel aan linten



Fase 2: Deelplanontwikkeling en realisatie gebiedsontsluiting bij Lely Industries

Gezien de verkeersintensiteiten van Lely Industries, het bouwverkeer ten behoeve van de 2e fase en het daaropvolgende verkeer van de nieuwe woningen, is het noodzakelijk om de oostelijke gebiedsontsluiting aan te leggen. Afhankelijk van de marktomstandigheden kan voor twee richtingen worden gekozen (organische ontwikkeling); het doorzetten van het woonmilieu van de Weverskade tot en over het Onderlint (oost-west) en/of de ontwikkeling van een gebied aansluitend op de hoofdontsluiting (Zuid-Noord). De aanleg van delen van de hoofdstructuur (deel Onderlint, deel Bovenlint, lanen) met groen en water zal vooruitlopend op de ontwikkeling plaatsvinden.

De ontwikkeling van de overige delen van het plan is afhankelijk van marktomstandigheden. De aanleg van de westelijke ontsluiting zal plaatsvinden zodra de helft van de ontwikkelingsopgave (circa 875 woningen) is gerealiseerd. De realisatie van de geluidswering is afhankelijk van de ontwikkelingsrichting. Deze moet zeker gerealiseerd zijn wanneer in het geluid belaste gebied boven de grenswaarden gebouwd wordt.

Fase 2 Ontwikkelen parallel haaks op linten



12.2 Realisatie

Organisch ontwikkelen brengt met zich mee dat in verschillende deelplannen en op verschillende momenten wordt gebouwd. Hierdoor kent elk deelplan een specifieke aanpak en planning. Tijdens de ontwikkeling van de verschillende deelplannen zullen de veiligheid, leefbaarheid en het woongenot van bestaande en nieuwe bewoners worden gegarandeerd. Dit wordt gedurende de ontwikkeling bewaakt. Het uit zich in de naleving van onder andere de volgende criteria:

- Het te allen tijde goed toegankelijk houden van elk woongebied;
- Om gedurende de realisatie van het project het woongenot van reeds gevestigde bewoners niet te verstoren, is het noodzakelijk het bouwverkeer en het woonverkeer te scheiden, met uitzondering van de hoofdstructuur. De structuur van het plan leent zich hier uitstekend voor.
- Het schoon houden van de wegen;
- Het op orde houden van de verlichting in alle deelgebieden en aanvoerroutes;
- Communicatie met bewoners.



Aanleg geluidswering

Voor de geluidswering wordt in het Masterplan uitgegaan van een geluidswal. Gezien de slechte ondergrond in het gebied zal deze wal, in verband met zetting, laagsgewijs over een langer tijdsbestek moeten worden opgebouwd. Dit kan ook, aangezien de ontwikkelingen van fase 1 buiten de kritische geluidscontouren van de A20 liggen. Door direct te starten met het aanleggen van de eerste lagen van de geluidswal kan deze eveneens dienen als gronddepot voor vrijkomende grond, hetgeen de verkeersbewegingen van bouwverkeer uit Dijkpolder beperkt.

12.3 Bouwrijp Plus

Om toekomstige bewoners zo goed mogelijke kennis te kunnen laten maken met hun woonomgeving zal reeds in de bouwrijp maak fase aandacht worden besteed aan de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de uiteindelijke kwaliteiten. Dit kan door de kwaliteit van de bouwstraten, de aanleg van groen, water en andere inrichtingselement op plaatsen waar dit al mogelijk is. Om het gebied vooruitlopend op de woningbouwontwikkeling lokaal en regionaal toegankelijker en ervaarbaar te maken, is het een wens om bijvoorbeeld een tijdelijke recreatieve verbinding door het gebied tot stand te brengen met een aansluiting op de Westgaag en het Midden Delfland. De mogelijkheden van een dergelijke tijdelijke verbinding moeten nog nader worden onderzocht.

12.4 Aantrekkelijk voor kopers

Eerder is al opgemerkt dat de woningmarkt steeds meer vraaggericht wordt. Het kopen van een woning is een ingrijpende en belangrijke beslissing waar veel bij komt kijken. Denk hierbij aan keuze van de woning, financiering, verkoop van de huidige woning, afwerking en inrichting, tuin et cetera. Met al deze zaken worden de meeste kopers hooguit enkele malen in hun leven geconfronteerd. Het is belangrijk dat deze activiteiten voor de koper niet als belastend worden ervaren, maar als een leuke en prettige tijd. Uiteindelijk wil men zonder zorgen gaan genieten van optimaal woongenot in Dijkpolder. Om dit te faciliteren wordt gedacht aan bijvoorbeeld een integrale verkoopservice op locatie, waar kopers professioneel worden geholpen bij het maken van deze keuzes en het realiseren ervan. Het kopen vanuit een folder is verleden tijd. Kopers moeten de locatie en de woning kunnen ervaren voordat een koopbeslissing wordt genomen. Beleving van de woonervaring in Dijkpolder begint al ver voor die tijd. Door inzet van interactieve websites en sociale media wordt al in een vroeg stadium, in samenwerking met de consument, het fundament gelegd van 'wonen in Dijkpolder'. Aansluiting bij technieken als 3D animaties en '3D-printing' kunnen hier bijvoorbeeld bij helpen.

13.1 Bestemmingsplan

Het Masterplan Dijkpolder, inclusief de uitwerkingen en de nog te ontwikkelen beeldkwaliteit (Maassluise School), is de basis voor het bestemmingsplan. Hierbij dienen specifieke aspecten te worden vastgelegd:

- Maatwerkbestemmingen in het lint Weverskade, waarbij uitbreidingsmogelijkheden voor de bestaande en nieuwe bebouwing strikt worden bestemd en van kwaliteitseisen worden voorzien
- Hoofdinfrastructuur inclusief water en groen op het onder- en Bovenlint
- Bebouwingsvelden met ruime ontwikkelingsmogelijkheden, voorzien van kwaliteitseisen en voorwaarden ten aanzien van geluid: ontwikkeling mogelijk, mits wordt voldaan aan wettelijke geluidsnormen
- Limitering van het aantal woningen voor de totale ontwikkeling van Dijkpolder

Op deze wijze wordt publiekrechtelijk de ontwikkeling van Dijkpolder gefaciliteerd. Via de privaatrechtelijke overeenkomsten wordt de afstemming van de ontwikkeling met de gemeente Maassluis verzekerd.

13.2 Overeenkomsten

De realisatie van het Masterplan Dijkpolder is een particuliere ontwikkeling, die volledig door of in opdracht van Lely Vastgoed wordt vormgegeven. De gemeente loopt derhalve geen (ontwikkel)risico's. Hoewel Lely Vastgoed

als initiatiefnemer de grootste grondeigenaar is, is zij niet de enige grondeigenaar in het plangebied. Om de gemeentelijke kosten te verhalen wordt derhalve zowel het publiekrechtelijke (exploitatieplan) als het privaatrechtelijke (anterieure overeenkomst) spoor gevolgd. Voor de realisatie zal tussen de gemeente en Lely Vastgoed een anterieure overeenkomst worden gesloten. Het exploitatieplan zal, inclusief de verdeling van bovenwijkse voorzieningen over de verschillende grondeigenaren, volgens het PPT beginsel (profijtelijk, proportionaliteit en toewijsbaarheid) gelijktijdig met het bestemmingsplan moeten worden vastgesteld en bekendgemaakt.

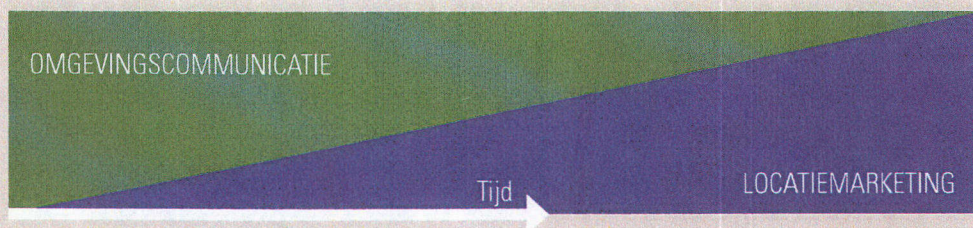
13.3 Planuitwerking

Het voorliggende Masterplan Dijkpolder dient vertaald te worden in een bestemmingsplan. Daarnaast zijn nog andere uitwerkingen nodig, waarin op hoofdlijnen afspraken worden vastgelegd en overeengekomen tussen de gemeente Maassluis en de gebiedsontwikkelaar, om de omzetting in bouwplannen soepel te laten verlopen.

Het betreft hierbij het volgende:

- Principes inrichting openbare ruimte
- Principes Maassluise School / Beeldkwaliteitplan
- Principes kavelpaspoort
- Verkavelingsplan per fase
- Woningbouwprogramma per fase
- Wijze van overdracht openbare ruimte





De doelgroep voor het Masterplan Dijkpolder zal zeer gericht moeten worden aangesproken. Naast de doelgroep voor de nieuwe woonwijk zijn er ook de huidige belanghebbenden, bewoners en ondernemers in Dijkpolder en partijen buiten het plangebied. Voor deze laatste groep is het van belang gelegenheid te bieden voor inspraak en moet met hun wensen rekening worden gehouden. Deze tweedeling resulteert in verschillende aanpakken: 'omgevingscommunicatie' met bewoners en belanghebbenden, 'locatiemarketing' richting toekomstige bewoners van Dijkpolder. Een zorgvuldig proces, een goede naam voor het gebied en een duidelijk beeld van de woonbeleving zijn hiervoor noodzakelijk. Het Masterplan Dijkpolder vormt de basis voor de woonbeleving. De nieuwe naam voor Dijkpolder zal snel volgen. Het zorgvuldige proces is al sinds december 2009 evident; de Ontwikkelvisie en de Nota van Uitgangspunten zijn hier voorbeelden van.

14.1 Twee niveaus

Momenteel wordt veel aandacht besteed aan omgevingscommunicatie. Naarmate het plan vordert, zal het accent naar locatiemarketing verschuiven. Bovenstaande afbeelding laat zien hoe deze twee zich tot elkaar verhouden:

De communicatie over Dijkpolder moet leiden tot het aantrekken van geïnteresseerden voor het wonen in dit gebied en het creëren, behouden en versterken van draagvlak voor het project bij betrokkenen en belanghebbenden. Per plan fase wordt een communicatieplan opgesteld.



14.2 Omgevingscommunicatie

Voor de bewoners van Dijkpolder en direct omwonenden worden communicatiemiddelen en activiteiten ingezet die vooral zijn gericht op het ontwikkelproces en de eventuele gevolgen daarvan. Dit gebeurt op laagdrempelige, directe en informele wijze. Daarnaast is er voor deze groep ook het publiekrechtelijke spoor. Activiteiten: nieuwsbrief, inloopbijeenkomsten, gemeentepagina weekblad, actief persbeleid

14.3 Locatiemarketing

Locatiemarketing is bedoeld voor de toekomstige bewoner. De consument moet Dijkpolder ervaren als een zeer interessante woonplek, het liefst als de enige optie. Alle mogelijkheden om dit onder de aandacht te brengen moeten worden ingezet. Het bewijs dat Dijkpolder ook daadwerkelijk een goede plek is om te wonen, moet er zo snel mogelijk komen. Lely Vastgoed werkt daarom samen met de Stichting Promotie Maassluis. De mogelijkheden om aandacht te genereren zijn legio, de keuze welke middelen op welk moment moeten worden ingezet, is delicaat en sluit nauw aan op het organisch ontwikkelproces. Nu het Masterplan er ligt, zal gedurende de volgende fase de nadruk moeten liggen op het creëren van bekendheid voor het plan in de regio, een goede naam voor de ontwikkeling is hiervoor noodzakelijk. Hierbij heeft ook de gemeente Maassluis een duidelijke rol: Maassluis moet op de kaart komen te staan als gemeente waar het goed wonen is. De ontwikkeling van de Maassluis School is bovendien iets waarmee het gebied veel positieve aandacht kan krijgen. Daar waar nodig zal afstemming worden gezocht met de gemeente en de Stichting Promotie Maassluis.

Activiteiten: projectwebsite, online campagnes, beurzen, artikelen, advertorials, buitenreclame en sociale media.

In opdracht van:

Lely Vastgoed

Met medewerking van:

Soeters Van Eldonk architecten

Gemeente Maassluis

Proper Stok

Impuls partners

Lely Industries

Waterpas

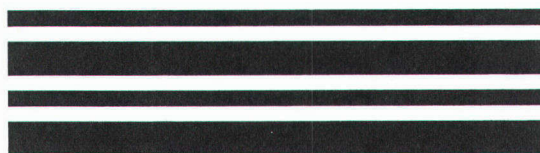
DHV

RBOI

Beaumont Communicatie & Management

Smart Agent

Fotografie Foto Natura Hollandse Hoogte Getty Images



10

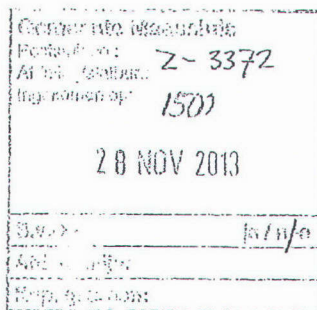
Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 3



College van Burgemeester en Wethouders
van Maassluis
Postbus 55
3140 AB MAASSLUIS

Gedeputeerde Staten

Contact
J. van Schaick
T 070 441 6957
j.van.schaick@pzh.nl
J.c Martin
T 0704417443
Jc.martin@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
26 NOV 2013
Ons kenmerk
PZH-2013-430905182
Uw kenmerk

Onderwerp

Nadere motivering zienswijze artikel 3.8 Wro naar aanleiding van uw toelichting over het ontwerpbestemmingsplan ontwikkeling Dijkpolder

Geacht college,

Op 31 mei 2013 hebben wij u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Dijkpolder toegestuurd. Wij danken u voor uw brief d.d. 12 juli 2013 als antwoord op onze zienswijze met een nadere toelichting op de ontwikkeling Dijkpolder en de beschrijving van de relatie met de regionale woonvisie van de Stadsregio Rotterdam.

Wij zien in uw brief aanleiding om onze zienswijze in het kader van Artikel 3.8 Wro nader te motiveren en te preciseren. Onze nadere motivering heeft betrekking op strijd met artikel 2 van de Verordening Ruimte.

In uw brief geeft u aan dat u voor de planperiode uitgaat van de bouw van maximaal 100 woningen per jaar, waarbij u de kanttekening maakt dat dat jaarlijkse aantal waarschijnlijk de komende jaren kleiner (ca. 70 woningen) zal zijn. Op basis van deze informatie, de brief van de Stadsregio Rotterdam van 4 juli 2013 en het daarna gevoerde ambtelijke overleg gaan wij er vanuit dat in de komende 10 jaar voldoende perspectief bestaat voor de ontwikkeling van de eerste fase van Dijkpolder met een bandbreedte van ca. 300 tot 1150 woningen. De bovengrens van deze bandbreedte sluit volgens uw mondelinge toelichting aan bij de regionale behoefte aan woningen in het door u beoogde woonmilieu in de subregio Maassluis-Vlaardingen-Schiedam als onderdeel van de regionale woningmarkt in de Stadsregio Rotterdam. Dit dient u nog wel expliciet te laten onderschrijven door de Stadsregio Rotterdam en op te nemen in uw motivering. De ondergrens sluit aan bij het meest negatieve scenario op basis van sombere verwachtingen in de markt.

Dijkpolder biedt voor de komende 10 jaar de mogelijkheid om binnen deze bandbreedte invulling te geven aan een woningvraag die in deze subregio slechts in uitleglocaties gerealiseerd kan worden. In de subregio kunt u met Dijkpolder woningbouw ontwikkelen die aansluit bij de verhoudingen 80% binnenstedelijk bouwen en 20% in uitleglocaties, zoals in onze gezamenlijke Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel is opgenomen.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.





Datum

Ons kenmerk
PZH-2013-430905182

Wij kunnen er met inachtneming van het voorgaande mee instemmen indien in het plan binnen de planperiode van 10 jaar maximaal de bouw van de bovengenoemde 1150 woningen mogelijk wordt gemaakt.

Wij achten echter een aantoonbare behoefte, zoals bedoeld in artikel 2, lid 1 van de Verordening Ruimte niet aangetoond voor de nu in het plan opgenomen mogelijkheden (maximaal 1875 woningen, waarvan 1550 via een directe bouwtitel).

Gelet daarop verzoeken wij u bij de vaststelling van het plan het aantal woningen dat in totaal (rechtstreeks en/of via wijzigingsbevoegdheid) mogelijk wordt gemaakt terug te brengen tot 1150 woningen. Dit betekent niet dat het beleidsmatig perspectief op de doorontwikkeling van de Dijkpolder voor woningbouw na de planperiode van de baan is. Wij zijn voornemens dit perspectief op te nemen in de in ontwikkeling zijnde Visie Ruimte en Mobiliteit.

Voor de doorontwikkeling van de rest van het woningbouwprogramma van de Dijkpolder na de bestemmingsplanperiode zal wel een hernieuwde publieke afweging noodzakelijk zijn waarbij rekening wordt gehouden met de in de Verordening Ruimte opgenomen ladder voor duurzame verstedelijking en afstemming in regionaal verband.

Wij constateren overigens dat het plan geen enkele fasering kent. Wij geven u in overweging om de regels van het plan op dat punt aan te vullen door het jaarlijks of tweejaarlijks te bouwen aantal woningen op te nemen.

Met betrekking tot de kwalitatieve aspecten van het plan merken wij nog het volgende op.

Wij onderkennen dat het stedenbouwkundig plan, de eigendomssituatie en de bereidheid van de ontwikkelaar om voorinvesteringen te doen in de huidige markt zicht bieden op een ontwikkeling die tot een positieve gebiedskwaliteit kan leiden.

Wij constateren dat een groot deel van de kwalitatieve aspecten niet in het plan zelf maar - volgens de toelichting - op een andere manier zal worden geborgd, onder andere door een beeldkwaliteitplan. Een dergelijk plan is echter op zich niet bindend voor een initiatiefnemer. Wij geven u dan ook - met het oog op de door u gewenste kwaliteit en het type woonmilieu - in overweging om in de regels in elk geval een juridische koppeling met het beeldkwaliteitplan op te nemen en ook verder te bezien of andere ruimtelijke kenmerken, zoals de lage dichtheid, niet eveneens in de regels geborgd zouden moeten worden.

Tot slot constateren wij dat voor detailhandel sprake is van inconsistentie tussen de plantoelichting en planregels. In de plantoelichting staat vermeld dat ten aanzien van het gemengd maatschappelijk voorzieningencluster wordt gedacht aan beperkte wijkgerichte voorzieningen die nodig zijn voor het woongebied zoals een school en wijkgerichte voorzieningen.

Z-12-03372 / 0.1.1. Inkomend 15915



Datum

Ons kenmerk
PZH-2013-430905182

In de planregels is daarentegen in de regels (in de artikelen 7.4 en 15.4 binnen respectievelijk de bestemming 'Gemengd- 2 en Wonen') een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor detailhandel die veel ruimer is. Deze afwijkingsmogelijkheid is dan ook strijdig met artikel 9 van de Verordening Ruimte.

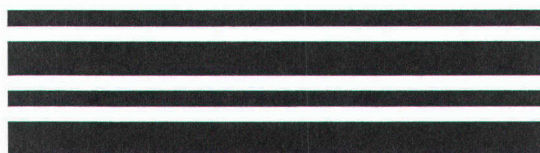
Wij verzoeken u het bestemmingsplan op bovengenoemde punten aan te passen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

ir.P.J.C.M. Murk
hoofd bureau Beoordeling

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.



11

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 4

AANTEKENEN
 Gemeente Westland
 T.a.v. de gemeenteraad
 Postbus 150
 2670 AD NAALDWIJK

Postbus 55
 3140 AB Maassluis

 T 14 010
 E gemeente@maassluis.nl
 I www.maassluis.nl

ons kenmerk	UIT-14-17067/Z-14-09733	datum	1 SEP, 2014
uw kenmerk		uw brief van	
contactpersoon	mevrouw mr. A.G.M. Hewitt	doorkiesnummer	010-5931807
onderwerp	ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein A20 Westland, eerste herziening.	bijlage(n)	1

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij wordt door het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Maassluis, gevestigd te Koningshoek 93050 te Maassluis, op voet van artikel 160 lid 1 aanhef en onder f Gemeentewet, namens de gemeente, het College en de Raad tijdig een zienswijze naar voren gebracht tegen het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein A20 Westland, eerste herziening dat ter inzage ligt tot en met 18 september 2014.

Milieucategorie 3.2 of 4.1?

In dit ontwerpbestemmingsplan wordt voor het plangebied milieucategorie 4.1 mogelijk gemaakt. Het opnemen van milieucategorie 4.1 heeft nadelige gevolgen voor het gebied Dijkpolder dat onderdeel uitmaakt het grondgebied van Maassluis.

In de toelichting van het plan geeft u aan dat u in het bestemmingsplan Bedrijventerrein A20 Westland (vastgesteld d.d. 28 mei 2013) ten behoeve van de woningbouwontwikkeling van het gebied Dijkpolder in Maassluis de maximale milieucategorie van een tweetal percelen heeft *teruggebracht* naar 3.2. U beargumenteert dat vanwege het feit dat het vastgesteld bestemmingsplan Dijkpolder Maassluis (vastgesteld 4 februari 2014) geen woningbouwontwikkeling tot op 400 meter van Westlands grondgebied wordt mogelijk gemaakt het terugbrengen van de maximale milieucategorie naar 3.2 niet langer noodzakelijk is.

Echter, zoals u in uw reactie op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein A20 Westland terecht heeft opgemerkt is er geen sprake van het terugbrengen van de maximale milieucategorie. De bedrijven waar het om gaat hebben een milieucategorie van 3.2. Ook uit de transponeringstabel behorende bij de VNG-uitgave van 2009, die u als onderbouwing heeft aangevoerd, blijkt dat de activiteiten behorende bij een transportcentrum die voorheen in categorie 4 nu in categorie 3.2 *of lager* vallen.



ons kenmerk: UIT-14-17067/Z-14-09733

Toekomstige woningbouwontwikkeling Dijkpolder in Visie Ruimte en Mobiliteit

Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie Zuid-Holland worden in het bestemmingsplan Dijkpolder maximaal 1150 woningen mogelijk gemaakt. Deze zienswijze heeft de provincie nader onderbouwd bij brief van 28 november 2013, die als bijlage is toegevoegd.

In deze brief geeft de provincie aan wat de provincie betreft het beleidsmatig perspectief op de doorontwikkeling van de Dijkpolder voor woningbouw na de planperiode niet van de baan is. De provincie geeft aan dat zij voornemens zijn dit perspectief op te nemen in de in ontwikkeling zijnde Visie Ruimte en Mobiliteit.

Op 9 juli 2014 hebben de Provinciale Staten van Zuid-Holland de Verordening ruimte 2014 vastgesteld. Daarin staat opgenomen dat de provincie met een aantal gemeenten en regio's bestuurlijke afspraken heeft gemaakt over locatie, kwantiteit, kwaliteit en tempo van de woningbouw. Daarmee wordt verwezen naar de afspraak die is gemaakt in de genoemde brief van de provincie, d.d. 28 november 2013.

Door voor het bedrijventerrein (deels) milieucategorie 4.1 op te nemen is een verdere doorontwikkeling van het gebied Dijkpolder niet langer mogelijk.

Is er een oplossing mogelijk?

Op het moment dat u besluit dat u, conform het provinciale beleid met betrekking tot bedrijfslocaties, toch een verruiming van de maximale milieucategorie 3.2 naar milieucategorie 4.1 mogelijk wil maken, zal in overleg met de gemeente Maassluis gekeken moeten worden naar de mogelijke maatregelen die genomen zouden kunnen worden om de toekomstige doorontwikkeling van de Dijkpolder toch mogelijk te maken. Daarbij is ook van belang afspraken te maken over mogelijke kosten die deze verhoging van de milieucategorie met zich meebrengt voor de ontwikkelaar en/of de gemeente Maassluis. Dit past bij goed overleg met buurgemeenten op het moment dat sprake is van een ontwikkeling die van (nadelige) invloed is op naastgelegen gebied.

Uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan

Wellicht ten overvloede willen wij u erop wijzen dat het bestemmingsplan zoals dat nu in ontwerp ter visie ligt niet uitvoerbaar is.

In het ontwerpbestemmingsplan geeft u in artikel 3.1.2 onder c aan dat ter plaatse van de functieaanduiding "(b≤4.1)" bedrijven zijn toegestaan uit ten hoogste categorie uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek.

Uit deze Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek, die onderdeel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan, valt onder categorie 4.1 een carrosseriefabriek en een aanhangwagen- en opleggerfabriek. Beiden komen op dit moment binnen het plangebied niet voor. Zoals ook uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt, vallen de bedrijven ten behoeve waarvan deze herziening wordt gevoerd (te weten Gist Limited, Van Daalen Transport, Cargoboss en Scania Beers B.V.) op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek in categorie 3.2.

ons kenmerk: UIT-14-17067/Z-14-09733

Daarbij komt dat in artikel 1.7 van de regels staat aangegeven wat wordt verstaan onder een agrologistiek bedrijf:

een bedrijf gericht op transport, handel en/of distributie vanuit de (glas)tuinbouw afkomstige producten waarbij op- en overslag inclusief verwerken, om-, her- en verpakken ter plaatse is toegestaan.

Een carrosseriefabriek en/of een aanhangwagen- en opleggerfabriek is geen bedrijf gericht op transport, handel en/of distributie vanuit de (glas)tuinbouw afkomstige producten. Carrosserie, aanhangwagens en opleggers zijn geen producten afkomstig uit de (glas)tuinbouw. Daarbij komt dat het op basis van artikel 1.7 moet gaan om transport, handel en/of distributie, niet om *productie*.

Het enige categorie 4.1 bedrijf dat op basis van de bij het plan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek is toegestaan, is een productiebedrijf (fabriek) van carrosserie, aanhangwagens en/of opleggers. Een productiebedrijf valt op basis van artikel 1.7 van de regels niet onder de omschrijving van een agrologistiek bedrijf. Gelet hierop is het niet toegestaan om op het bedrijventerrein een categorie 4.1 bedrijf te vestigen en daarmee is het bestemmingsplan niet uitvoerbaar.

Conclusie

De bedrijven waarvoor dit ontwerpbestemmingsplan is opgesteld (te weten Gist Limited, Van Daalen Transport, Cargoboss en Scania Beers B.V.) vallen in milieucategorie 3.2 op basis van:

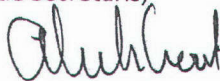
- VNG-uitgave 2009, en
- Staat van Bedrijfsactiviteiten Agrologistiek behorende bij het plan

Het opnemen van milieucategorie 4.1 is een verruiming van het hetgeen nu op basis van de feitelijke en vergunde situatie is toegestaan. Door het opnemen van deze milieucategorie 4.1 ontstaat een nadeligere situatie voor het gebied Dijkpolder binnen de gemeente Maassluis waardoor de toekomstige woningbouwontwikkeling niet langer mogelijk is. Indien u toch voornemens blijft om milieucategorie 4.1 mogelijk te maken, zal u in overleg moeten treden met de gemeente Maassluis. In dit overleg zal enerzijds moeten worden bekeken welke maatregelen genomen zullen moeten worden om deze milieucategorie mogelijk te maken en anderzijds zal gekeken moeten worden naar de mogelijke kosten die daarmee gepaard zullen gaan en wie daarvoor verantwoordelijk is.

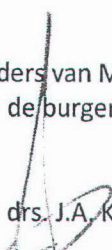
Los van bovenstaande is een milieucategorie 4.1 bedrijf op basis van het ontwerpbestemmingsplan op dit moment niet toegestaan, gelet op het gestelde in artikel 1.7 en 3.1.2 onder c van de regels. Daarmee is het bestemmingsplan niet uitvoerbaar.

Wij verzoeken u dan ook naar aanleiding van onze zienswijze om bovengenoemde redenen maximaal milieucategorie 3.2 op te nemen.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Maassluis,
de secretaris,


mr A.J.T. Korthout

de burgemeester,


drs. J.A. Karsen

ons kenmerk: UIT-14-17067/Z-14-09733

Bijlage:

1. Brief provincie Zuid-Holland, d.d. 28 november 2013
2. Tekening

Afschrift gezonden aan:		
Afdeling: ROVM: A. Hewitt	College / Directie:	Externe ontvangers:



12

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 5



ABC WESTLAND



Transport
Centrum
Westland



VvE bedrijventerrein
Coldenhove



Nu kansen benutten!

Het agrologistieke cluster als nummer één van Europa

Visie Agrologistieke bedrijventerreinen Westland 2040

Op initiatief van de agrologistieke bedrijventerreinen in het Westland is deze visie opgesteld.

samenstelling adviesgroep:

Dhr. G.S. Hofman	Expl. Ver. Honderdland voorzitter adviesgroep
Dhr. F.C.A. van Kleef	Expl. Ver. Honderdland
Dhr. H.W. Rijdsdijk	ABC Westland
Dhr. A. van Daalen	Expl. Ver. Transportcentrum Westland
Dhr. C.J. Burghoorn	Expl. Ver. Transportcentrum Westland
Dhr. P.C.J. Swertz	VvE Bedrijventerrein Coldenhove
Dhr. J.W.M. Vis	Ontwikkeling Organisatie Poortcamp
Dhr. M.L.S. van Geest	VvE Handelscentrum Westerlee

datum:

14-12-2011

projectnummer:

010703.16448.00

projectleider:

drs. D.J. Verhaak

auteur(s):

drs. D.J. Verhaak

drs. M. Hoorn

contactadres:

Bureau MZ
Mw. M.A. van der Zijpp
Brederolaan 34
2692 DA 's Gravenzande
Tel.: 0174 41 53 88



Inhoud

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Positionering agrologistiek cluster	7
2.1. Het agrologistieke cluster in Westland	7
2.2. Draaischijf	7
2.3. In cijfers	8
2.4. In beleid	10
3. Trends en ontwikkelingen	13
3.1. Groei in de vraag	13
3.2. Verandering in vraag	14
3.3. Verandering in aanbod	14
3.4. Terugtrekkende overheid	15
4. Kansen pakken en waarmaken	17
4.1. Inleiding	17
4.2. Bereikbaarheid	17
4.3. Uitbreidingsmogelijkheden	20
4.4. Duurzaamheid	22
4.5. Innovatie	23
5. Kansen samen benutten	25

Het Westland is een begrip, in Nederland en ver daar buiten. In eerste instantie denken veel mensen bij Westland aan glastuinbouw: productie van groenten, bloemen en sierteelt. De logistiek achter de productie is minder bekend. Toch is dit wereldwijd de draaischijf tussen producent en consument. Met slimme allianties zorgt het cluster ervoor dat een grote mix aan producten snel, vraaggericht, goedkoop en duurzaam bij de klant komt. Vanuit het Westland en ver daarbuiten, naar heel Europa en verder. Kwaliteit van dienstverlening staat daarbij voorop. Het agrologistieke cluster Westland is nummer 1 in Europa.

Iedereen is het er over eens dat deze sterke positie behouden moet blijven. Zo blijft het Westland een glastuinbouwcluster van formaat. En er zijn volop kansen. Om die te benutten, is groei nodig. En om te groeien is ruimte nodig: ruimte voor uitbreiding van terreinen, ruimte voor bereikbaarheid en ruimte voor het glas. In onderstaande tabel zijn de mogelijkheden beschreven die het agrologistiek cluster hiervoor ziet.

	2020	2030	2040
Bereikbaarheid	Verlengde A4	A20 doorgetrokken	
	Verlengde veilingroute		
	Nieuwe Westelijke Oeververbinding	Extra Westelijke Oeververbinding	
	Kades noordzijde Waterweg		
	Vlinderstructuur	Verbindingen voor agrologistiek verkeer tussen bedrijventerreinen	Geautomatiseerde verbindingen tussen agro-bedrijven
	Doelgroepstroken		
	Wegennet Westland klaarmaken voor LZV's		
Uitbreidingsmogelijkheden	Uitbreiding agrologistieke terreinen met 80 ha	Uitbreiding agrologistieke terreinen met 70 ha	Uitbreiding agrologistieke terreinen met 60 ha
	Intensiever ruimtegebruik: geen hoogtebeperkingen		
	Herstructurering glastuinbouwgebieden	Nieuwe glastuinbouw naar satellieten dichtbij	Kustuitbreiding t.b.v. o.a. glastuinbouw
Duurzaamheid	40% duurzame energie	60% duurzame energie	80% duurzame energie
	40% aanvoer van buiten Nederland (West-Europa?) per schip	60% aanvoer van buiten Nederland per schip	80% aanvoer van buiten Nederland per schip
	40% elektrisch rijden	60% elektrisch rijden	80% elektrisch rijden
Innovatie	Greenport Campus in Westland	Verdergaande samenwerking internationale kenniscentra	Handelingen op bedrijventerreinen volledig geautomatiseerd

Om deze mogelijkheden te realiseren, is samenwerking nodig. Dit kan verschillende vormen aannemen: van participeren in een ontwikkelbedrijf voor de herstructurering van de glastuinbouw tot publiek-private en private-private samenwerkingsvormen.

Het Westland vervult een dynamische positie binnen de tuinbouwketen. De component Agrologistiek binnen de keten is hierbij van wezenlijk belang. Onder 'agrologistiek' wordt verstaan het totaal aan logistieke bewegingen, die nodig zijn om producten bij de consument te krijgen, zoals de handel, het transport, het om- en verpakken, het verladen, het rijpen van producten etc.

Het agrologistieke cluster zorgt ervoor dat de klant in aanraking komt met het Westland. En meer dan dat, het is wereldwijd de draaischijf tussen producent en consument. Met slimme allianties zorgt het cluster ervoor dat een grote mix aan producten snel, vraaggericht, betaalbaar en duurzaam bij de klant komt. Vanuit het Westland en ver daarbuiten, naar heel Europa en verder. Kwaliteit van dienstverlening staat daarbij voorop.

Er zijn meerdere agrologistieke centra in Nederland. Deze hebben allen hun eigen identiteit en werkwijze, passend bij de regionale situatie. De agrologistieke cluster Westland is zich bewust van de enorme slagkracht, die deze regio binnen de tuinbouwketen biedt. Het is juist dit gegeven, waarom de cluster een visie heeft opgesteld. Met het opstellen van een eigen visie wordt specifiek richting gegeven aan de plaats en de positie van de agrologistieke centra binnen het Westland in de toekomst. **Het agrologistieke cluster Westland is nummer 1 in Europa en wil dat blijven.** Om deze positie te kunnen behouden is er enerzijds versterking nodig binnen het cluster. En anderzijds is de verbinding met partijen buiten de regio essentieel.

In deze visie licht het agrologistieke cluster Westland de mogelijkheden toe en zet een duidelijke koers uit om zo haar ambitie waar te maken. In het Westland telt elke vierkante meter. De ruimte is schaars en ieder wil zijn deel. De ruimte moet efficiënt worden benut. In de toekomst is dat niet anders. Het is daarom belangrijk om een beeld van de toekomst te hebben. Deze visie gaat over dat beeld van het agrologistieke cluster¹⁾. Dan zijn we niet alleen goed voorbereid, maar kunnen we tijdig maatregelen nemen om de kansen voor de toekomst te benutten. Dat is niet alleen goed voor het agrologistiek cluster, dat is ook goed voor de glastuinbouw, de economie van het Westland, de werkgelegenheid en de algehele welvaart van de gemeente.

Deze visie is opgebouwd rond de ambitie van het agrologistieke cluster:

nummer 1 blijven van Europa:

*het zijn en blijven van de dynamische draaischijf tussen producent en consument
en daarin concurrerend, duurzaam en innovatief zijn.*

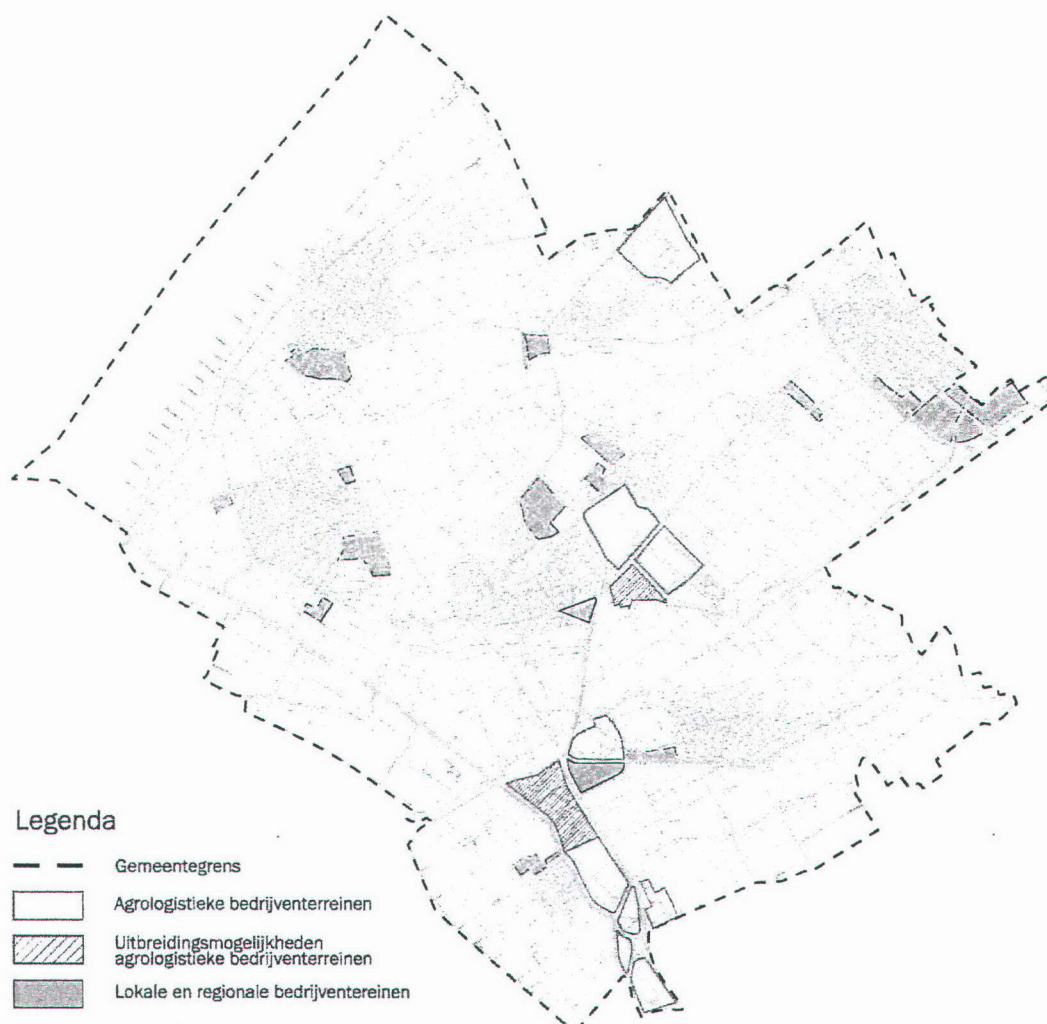
¹⁾ Deze visie is opgesteld in een samenwerking tussen de volgende agrologistieke bedrijventerreinen: ABC Westland, Coldenhove, Handelscentrum Westerlee, Honderdland, Poortcamp en Transportcentrum Westland.

Om de ambitie waar te maken, moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Een belangrijke voorwaarde is samenwerking tussen de verschillende agrologistieke bedrijven. Deze visie is een eerste stap van die onderlinge samenwerking. Maar er zijn meer potentiële partners. De visie besluit met een beschouwing over de kansen die hier liggen.

Andere voorwaarden hebben betrekking op bereikbaarheid, het ruimtebeslag, duurzaamheid en innovatie. Om aan deze voorwaarden te kunnen voldoen, zijn maatregelen nodig. Deze worden benoemd in hoofdstuk 4 en vormen het hart van deze visie.

De maatregelen spelen in op trends en ontwikkelingen die worden gesignaleerd. Deze worden in hoofdstuk 3 beschreven.

Ook is het goed te weten wat de uitgangspositie van het agrologistiek cluster is. Dan weten we waar we het over hebben en waar we mee te maken hebben. Hier start de visie mee.



Figuur 2.1 Kaart met agrologistieke bedrijventerreinen

2. Positionering agrologistiek cluster

7

Het Westlandse agrologistieke cluster is een belangrijke spil binnen het glastuinbouwcluster. In dit hoofdstuk leest u:

- wat het agrologistieke cluster is;
- hoe het agrologistieke cluster functioneert; van herkomst van producten via verhandeling en verwerking tot afzet;
- wat het belang van het cluster is voor de Westlandse economie en de Greenport, zowel in cijfers, als beleidsmatig.

2.1. Het agrologistieke cluster in Westland

Binnen de gemeente Westland vormt de agrologistiek een belangrijke schakel in de keten van het glastuinbouwcluster. Onder het agrologistieke cluster verstaan we in deze visie de bedrijven die zorgen voor het verhandelen, herverdelen (crossdocking), vervoeren, sorteren, toeleveren aan glastuinbouw en eventueel verpakken van agroproducten (groente, fruit en sierteelt). Deze bedrijfstak is in het Westland geconcentreerd op een tal bedrijventerreinen, die in 3 clusters gegroepeerd zijn (zie figuur 2.1).

Tussen de verschillende agrologistieke terreinen en tussen de terreinen en de glastuinbouwbedrijven is veel interactie. Dat maakt de ligging en de omvang van terreinen en de bereikbaarheid ervan tot de belangrijkste ruimtelijke factoren die bijdragen aan het succes van het agrologistieke cluster.

2.2. Draaischijf

Belangrijk onderdeel van het hele glastuinbouwcluster

Het glastuinbouwcluster binnen de gemeente Westland bestaat uit een groot aantal onderdelen: productie/teelt, veredeling, verpakking, verzorging, toelevering, handel, logistiek, innovatie en kennis. De kracht van het glastuinbouwcluster binnen de gemeente Westland is dat alle onderdelen van deze keten aanwezig zijn. Het agrologistieke cluster vormt als het ware de draaischijf binnen de gehele keten: het zorgt ervoor dat de producten die in het Westland worden geproduceerd, verpakt en verhandeld ook daadwerkelijk bij de consumenten komen.

Vraaggestuurde markt

De logistiek is niet alleen gericht op de producten die binnen Westland worden geproduceerd. Het cluster is sterk vraag gestuurd. De producten waar de markt om vraagt worden geleverd. De markt bestaat vooral uit groothandelsbedrijven en grootwinkelbedrijven in, vooral, Europa. Deze bedrijven vragen een grote diversiteit aan producten. Omdat deze bedrijven steeds minder ruimte hebben voor opslag, vragen zij van de toelevering steeds meer. Zij verlangen elke dag (of soms meerdere malen per dag) toelevering, waarbij een grote mix aan producten wordt geleverd. Deze producten moeten goed zijn geprijsd, van een goede

kwaliteit zijn en zijn voorzien van de benodigde informatie. Daar komt bij dat de bestelling laat moet kunnen worden geplaatst en snel moet worden geleverd door heel Europa: op een afstand van 1.000 km kan doorgaans binnen 16 uur worden geleverd. Het agrologistieke cluster in Westland zorgt voor deze just-in-time levering.

Strategische ligging

Het agrologistieke cluster is sterk in de combinatie prijs, kwaliteit, mix en tijd en kan daarom de vraag van de markt goed beantwoorden. Hiervoor is het aanbod van een grote verscheidenheid van producten van belang. Het agrologistieke cluster kan dit leveren door haar strategische ligging ten opzichte van een aantal gebieden. Niet alleen is de ligging binnen het grootste productiegebied van Nederland van grote waarde, maar ook de ligging nabij de haven van Rotterdam. Vanuit de haven worden niet alleen grote hoeveelheden producten uit Europa, maar ook uit de rest van de wereld geïmporteerd (containerlijndiensten, koelschepen, shortsea). Andere belangrijke aanvoergebieden in de nabije omgeving zijn de overige productie- en handelsgebieden in Nederland (zoals Bleiswijk, Wieringermeer, Barendrecht) en de haven van Antwerpen (vooral citrusvruchten en bananen). Tot slot wordt een deel van de producten via de weg aangevoerd uit productiegebieden in Europa.

Nabijheid van producten

De strategische ligging ten opzichte van verschillende gebieden is van groot belang voor het agrologistieke cluster. De nabijheid van een grote verscheidenheid van producten (zowel bij de producenten als de handelaren) zorgt ervoor dat het cluster 'just in time' kan leveren aan de klanten. Een bestelling kan op een laat moment in de middag worden aangepast, terwijl dit de volgende ochtend bij een klant staat. Door gebruik te kunnen maken van een groot achterland en de nabijheid van productie- en handelsbedrijven, heeft het agrologistieke cluster een krachtige troef in handen. Deze is mede bepalend voor de internationale concurrentiepositie. De producenten komen graag naar de bedrijven in Westland: zij voelen zich verantwoordelijk en komen hun afspraken na. Dit past volledig in de ondernemersgeest die kenmerkend is voor de Westlanders.

Kennis

Binnen het agrologistieke cluster is inmiddels veel kennis opgedaan, mede door de grote ervaring en de leidende rol die het cluster internationaal speelt. Door de sterke concentratie van de bedrijven kan er gezamenlijk worden opgetrokken bij de ontwikkeling van kennis. Op dit moment gebeurt dit vooral op incidentele basis. Doordat de bedrijven dicht bij elkaar zitten en een groot deel van de medewerkers van de bedrijven ook hun wortels in Westland hebben, kennen veel mensen elkaar, komen ze elkaar vaak tegen en is bij veel mensen bekend waar specifieke kennis zit. De concentratie van bedrijvigheid versterkt zo het kennisniveau.

2.3. In cijfers

Bedrijven en werkgelegenheid

In tabel 2.1 is een aantal kerncijfers opgenomen van de agrologistieke bedrijventerreinen ten opzichte van de totale bedrijventerreinen binnen Westland. Hieruit blijkt het belang van het cluster: ruim de helft van het oppervlak van alle bedrijventerreinen binnen Westland behoort tot het agrologistieke cluster. Het totaal aantal werkzame personen is 41% van alle bedrijventerreinen in Westland. Overigens is dit circa 15% van de werkgelegenheid in heel Westland.

Tabel 2.1 Belang agrologistieke bedrijventerreinen (2010)

	Agrologistieke bedrijventerreinen	Totaal bedrijventerreinen Westland	Aandeel agrologistiek
Oppervlakte	234	457	51%
Bedrijfsvestigingen	485	1.692	29%
Aantal werkzame personen	8.508	20.516	41%

Bron: Infodesk bedrijventerreinen provincie Zuid-Holland, uitgaande van de volgende terreinen: ABC Westland, Flora Holland, Trade Park Westland, Trade Park Westland Mars, Coldenhove, Handelscentrum Westerlee, Honderdland, Poortcamp en Transportcentrum Westland.

Import en export

In tabel 2.2 is aangegeven wat de totale herkomst is van groente en fruit in Nederland. Daarbij is aangegeven wat de schatting is van de herkomst van de producten in het Westland. Ongeveer de helft van de producten wordt geteeld in Nederland, terwijl ongeveer een derde van overzeese gebieden komt en via de haven van Rotterdam wordt aangevoerd.

Tabel 2.2 Herkomst groene en fruit, in miljoenen ton (2007)

Herkomst	Agrologistiek cluster	
	Westland	Nederland totaal
Nederland	1,3	4,4
Europese Unie ¹⁾	0,3	1,4
Middellandse Zee	0,4	1,3
Overzees	0,7	1,8
Totaal	2,7	8,8*

Bron: Fresh Corridor – koppeling Westland, januari 2010

1) Hierin is ook de doorvoer via de haven van Antwerpen opgenomen

* door afronding wijkt de losse optelling af

In tabel 2.3 is aangegeven wat het afzetgebied is van het hele agrocluster in Nederland en in het Westland. Hieruit blijkt dat de export een aanzienlijk deel uitmaakt van de totale afzetmarkt. Vooral Duitsland, Oost-Europa en de Britse eilanden vormen een belangrijke afzetmarkt.

Tabel 2.3 Afzet groente en fruit, in miljoenen ton (2007)

Afzet	Agrologistiek cluster	
	Westland	Nederland totaal
Nederland	0,6	2,0
Industrie	0,2	0,6
Oost <i>Duitsland, Polen, Tsjechië, Rusland en overig Oost-Europa</i>	0,7	6,2
West <i>UK en Ierland</i>	0,7	
Zuid <i>België, Luxemburg, Frankrijk, Italië, Spanje</i>	0,3	
Noord <i>Zweden, Noorwegen, Denemarken, Finland, Balische staten</i>	0,3	
Totaal	2,7*	8,8

Bron: Fresh Corridor – koppeling Westland, januari 2010

* door afronding wijkt de losse optelling af

2.4. In beleid

In verschillende beleidsstukken wordt het belang van het agrologistieke cluster onderkend. In deze paragraaf een greep uit de visies en beleidsstukken waarin het agrologistieke cluster wordt benoemd.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Structuurvisie van het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte

De centrale ambitie van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (die de minister van I&M als ontwerp heeft gepresenteerd) spreekt een ambitie uit voor de concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland in 2040. De Greenport wordt als een van de concurrerende topsectoren genoemd. Benoemd wordt dat in 2040 de internationale bereikbaarheid van (onder meer) de Greenports uitstekend moeten zijn. Voorts wordt aangegeven dat uit de koppeling tussen de greenports en de mainport Rotterdam een meerwaarde is te behalen.

Greenport(s) Nederland: Visie Greenport(s) 2040

Visie opgesteld door de gezamenlijke Greenport(s) Nederland

De Greenport(s) Nederland hebben een gezamenlijk visie tot 2040 opgesteld. Deze visie presenteert vijf kijkrichtingen: verdienen, versterken, verbinden, vernieuwen en verduurzamen. Het agrologistieke cluster valt expliciet binnen de kijkrichting verbinden. Maar ook verdienen (benutten van kansen in de markt), vernieuwen (kennis en innovatie) en verduurzamen zijn kijkrichtingen waarbinnen het agrologistieke cluster zich kan versterken.

Advies Nijkamp – Vitaal tuinbouwcluster 2040

Advies in opdracht van het Kabinet – opgesteld 2009-2010

Een sterk facet van het Nederlandse tuinbouwcluster is dat het internationaal koploper is qua duurzaamheid en voedselveiligheid. De sector streeft voortdurend naar vermindering van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, naar vergroting van het inzetten van duurzame energiebronnen en naar de reductie van de uitstoot van CO₂, gewasbeschermingsmiddelen en nutriënten. Bovendien zal in de toekomst naar verwachting duurzaamheid en - in het kielzog daarvan - gezond eten en leven, als concurrentiefactor aan betekenis toenemen. Dit maakt de producten die in Nederland worden geteeld nog aantrekkelijker: dit is een extra selling point voor de Nederlandse export. De agrologistiek moet hierin meegaan.

Visie op Zuid-Holland

Provinciale structuurvisie

De Greenports van Zuid-Holland worden, net als Den Haag en Rotterdam, benoemd als één van de toppen van de economie van de provincie. Een van de doelen van de provinciale structuurvisie van Zuid-Holland is een aantrekkelijk en concurrerend profiel. Dat de greenports moeten vernieuwen, is als een van de centrale punten hierin opgenomen.

Voor de greenports in 2040 is aangegeven dat het accent ligt op specifieke hoogwaardige productie, met een centrale plaats voor logistiek, handel, kennis en innovatie.

Regionaal structuurplan Haaglanden 2020

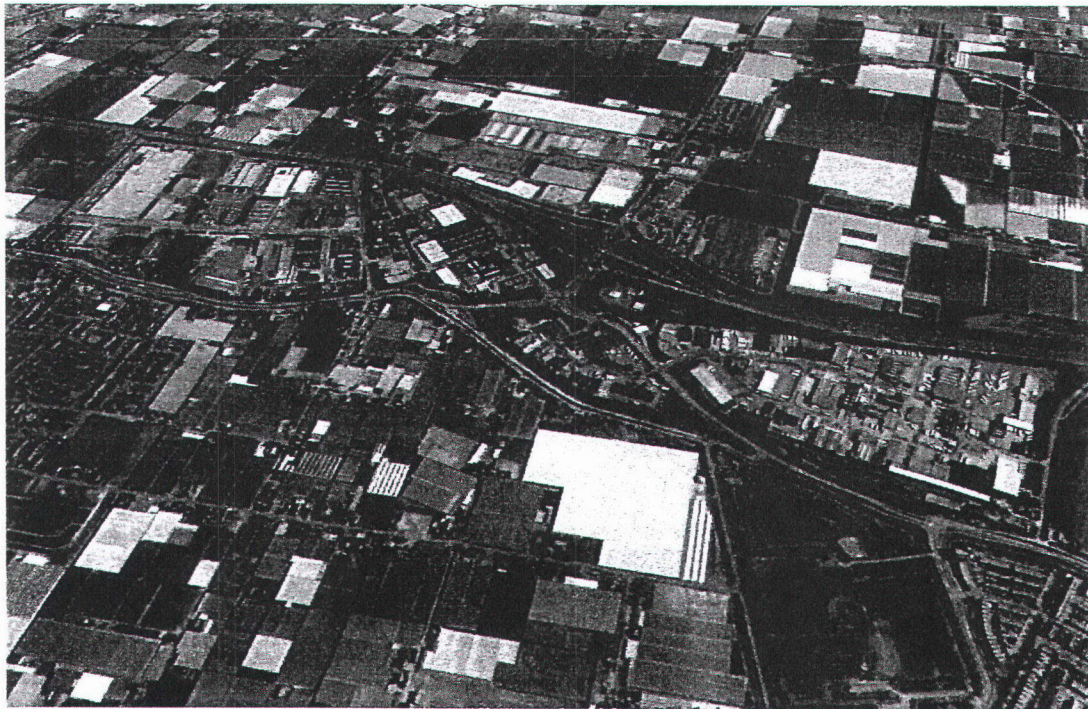
Structuurplan van de regio in Haaglanden

De Greenport is één van de krachtige economische pijlers waarmee Haaglanden binnen de Randstad bijdraagt aan de internationale concurrentiestrijd. De Greenport moet als economische pijler beter worden benut en uitgebouwd. De Greenport moet zich verder kunnen ontwikkelen als mondiaal knooppunt in de agrologistiek waar innovatie en duurzaamheid worden gecombineerd, met voldoende ruimte voor teelt en productie.

Visie Greenport Westland

Visie van de gemeente Westland, in 2010 geëvalueerd

Onderdeel van de glastuinbouwcluster zijn naast de productiebedrijven en veredelingsbedrijven o.a. de kassenbouwers en overige toeleveranciers, handelsondernemingen, transport- en logistieke bedrijven, scholings- en onderzoeksinstituten, banken, accountants en overige dienstverlenende bedrijven.



Agrologistieke bedrijventerreinen rondom A20



ABC-Westland

3. Trends en ontwikkelingen

13

In dit hoofdstuk gaan we in op de groeipotentie aan de hand van een aantal trends.

- De te verwachten groei in de vraag, vooral door de groei van de welvaart in Oost-Europa.
- Veranderende marktomstandigheden; de vraag naar meer en betere dienstverlening van het agrologistieke cluster.
- Verandering in aanvoerstromen van de producten, waarmee de relatie met de haven belangrijker zal worden.
- De terugtrekkende overheid.

3.1. Groei in de vraag

De producten die het agrologistiek cluster levert zijn eigenlijk luxe producten. Dit geldt in de eerste plaats voor de sierteelt, maar zeker ook voor groente en fruit. Consumenten willen het hele jaar door alle soorten groenten en fruit kunnen kopen en zijn daarvoor ook bereid te betalen. De groeiemarkt voor het agrologistieke cluster is daarom vooral gericht op Oost-Europa. Voor Noord- en West-Europa geldt dat de groei van consumptie beperkt zal zijn: voor zover de bevolking groeit, zal de vraag groeien. Hier zijn alleen mogelijkheden in het versterken van de concurrentiepositie.

Voor Zuid-Europa en vooral voor Oost-Europa is welvaartsgroei te verwachten in de komende decennia. Voor landen als Polen, Roemenië, Bulgarije, Oekraïne en Wit-Rusland zal de levensstandaard op termijn gelijk worden aan West-Europa, met een vergelijkbaar consumptiepatroon (groente en fruit) en behoefte aan luxe goederen (sierteeltproducten).

In tabel 3.1 is aangegeven wat de verwachte groei van de afzetmarkt is voor groente en fruit. Hierbij is ervan uitgegaan dat het Westland een aandeel houdt van ongeveer 30%.

Tabel 3.1 Afzet groente en fruit, in miljoenen ton (2007 en 2020)

Afzet	Agrologistiek cluster			
	Westland		Nederland totaal	
	2007	2020	2007	2020
Nederland	0,6	0,6	2,0	2,1
Industrie	0,2	0,2	0,6	0,7
Oost <i>Duitsland, Polen, Tsjechië, Rusland en overig Oost-Europa</i>	0,7	1,1	6,2	9,2
West <i>UK en Ierland</i>	0,7	0,8		
Zuid <i>België, Luxemburg, Frankrijk, Italië, Spanje</i>	0,3	0,4		
Noord <i>Zweden, Noorwegen, Denemarken, Finland, Balische staten</i>	0,3	0,4		
Totaal	2,7*	3,6*	8,8	12,1

Bron: Fresh Corridor – koppeling Westland, januari 2010

* door afronding wijkt de losse optelling af

Ambitie

Het agrologistieke cluster is sterk in het bedienen van de Europese markt. Het blijkt dat de markt graag in Westland inkoopt. Dit moet zo blijven. Aangezien de groeipotentie van de markt aanzienlijk is, moet het agrologistieke cluster meegroeien. Zo blijft de koppositie behouden.

3.2. Verandering in vraag

Een deel van de huidige markt heeft geen groeipotentie meer. De markt heeft wel door waar Westlandse bedrijven goed in zijn: snel de producten leveren waar om wordt gevraagd. Nederland is van oudsher sterk in logistiek. Het Westland heeft de middelen om goed te zijn in de agrologistiek. Binnen de agrologistiek wordt nu vooral geleverd aan grote supermarkten, groothandelsbedrijven en distributiecentra. Dit betekent dat in het algemeen een vrachtwagen die uit Westland vertrekt met een volledige lading voor één bedrijf rijdt. Leveringen aan distributiecentra worden vanuit de distributiecentra weer verder verspreid over het achterland. Dit zorgt voor extra logistieke handelingen. Aangezien Westland goed is in logistiek, is het logisch dat de functie van distributiecentra wordt verplaatst naar het Westland.

Deze trend is recent ingezet. Hierdoor ontstaan groeimogelijkheden voor het cluster. Een vrachtwagen uit het Westland kan natuurlijk zonder problemen een aantal supermarkten in Engeland of Italië aandoen voor leveringen. Het voordeel van deze functie is niet alleen dat er meer groeimogelijkheden zijn voor het agrologistieke cluster. Logischerwijs wordt ook meer gebruikt gemaakt van de aanvoerkanalen die er nu zijn in het Westland. Dit betekent dat de Westlandse producten sneller zullen worden gevraagd dan producten uit de rest van Nederland (of de rest van Europa). Dit levert een versterking op voor het hele glastuinbouwcluster.

Ambitie

Als een klant een vraag stelt, moet het antwoord van de agrologistiek "ja" zijn. Westland heeft een sterke ondernemersgeest. Dit wekt vertrouwen bij de klanten. Klanten leggen hun vraag graag in handen van Westlanders. Het Westland moet deze vraag altijd beantwoorden. Dat past in de Westlandse geest.

3.3. Verandering in aanbod

Uit paragraaf 3.1 blijkt een toename in de vraag naar agroproducten die via Nederland worden gekocht. Om aan de vraag te voldoen, moet de aanbodzijde groeien. De verwachting is dat de groei voor een deel in Nederland kan worden opgevangen. Door efficiënter en intensiever te telen binnen de huidige glastuinbouwgebieden is het mogelijk de productie te vergroten. Daarnaast zal het areaal aan glas in Nederland worden uitgebreid. Dit is echter onvoldoende om de totale groei in vraag op te vangen. Dit pleit voor een duidelijke uitbreiding van glas.

Zoals uit tabel 3.2 blijkt, is de verwachting dat in de groei wordt voorzien door gebieden rondom de Middellandse Zee en de rest van de Europese Unie (vooral Oost-Europa). De rol van de haven van Rotterdam zal steeds groter worden. Met moderne technieken als koelcontainers is het ook mogelijk om verse producten over een grotere afstand aan te voeren. De

haven zet zich ook steeds meer in op de groei van containers in plaats van bulkgoederen²⁾. Door het maken van slimme allianties zal het belang van de haven steeds meer groeien.

Tabel 3.2 Herkomst groente en fruit, in miljoenen ton (2007 en 2020)

Herkomst	Agrologistiek cluster			
	Westland		Nederland totaal	
	2007	2020	2007	2020
Nederland	1,3	1,3	4,4	4,7
Europese Unie ¹⁾	0,3	0,5	1,4	1,9
Middellandse Zee	0,4	0,7	1,3	2,2
Overzees	0,7	1,1	1,8	3,3
Totaal	2,7	3,6	8,8*	12,1

Bron: Fresh Corridor – koppeling Westland, januari 2010

1) Hierin is ook de doorvoer via de haven van Antwerpen opgenomen

* door afronding wijkt de losse optelling af

Ambitie

De producten komen steeds meer van over de hele wereld. Westland moet slimme allianties sluiten om samen met andere partijen aan de vraag van de markt te kunnen voldoen.

3.4. Terugtrekkende overheid

In de voorafgaande paragrafen is ingegaan op de ontwikkelingen in de markt van vraag en aanbod binnen het agrologistieke cluster. Daarnaast heeft het cluster te maken met een terugtrekkende overheid. De laatste jaren laat de overheid steeds meer initiatieven over aan burgers en private partijen. Dit betekent onder meer dat de overheid zich steeds minder proactief inzet om ontwikkelingen in een gebied van de grond te krijgen. De overheid fungeert steeds meer een faciliterende rol bij initiatieven waar zij achter staat. Dit vraagt steeds vaker om publiek-private- en privaat-private samenwerkingsvormen om initiatieven van de grond te krijgen.

Ambitie

Het agrologistieke cluster is beschikbaar als deelnemer in publiek-private en privaat-private samenwerkingsvormen zal daar in voorkomende gevallen ook zelf het initiatief in nemen.

2) Zie havenvisie.

4. Kansen pakken en waarmaken

17

Uit de beschreven trends blijkt dat er in de markt voldoende mogelijkheden zijn om te blijven groeien. Om groei waar te maken, moeten maatregelen worden getroffen. Maatregelen op het gebied van de thema's bereikbaarheid, fysieke uitbreiding, duurzaamheid en innovatie. Hier zijn meer dan voldoende mogelijkheden voor. Welke? Dat leest u in dit hoofdstuk

4.1. Inleiding

Per thema geven we een korte analyse van de kansen en knelpunten. Vervolgens wordt de visie van het agrologistiek cluster gegeven voor het betreffende thema. Daarna we aan welke concrete maatregelen moeten worden getroffen om de visie waar te maken. Zo blijft het agrologistieke cluster in Westland ook op de lange termijn de nummer 1.

4.2. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is van groot belang voor het agrologistieke cluster. De kracht van het Westland is de snelheid waarmee een grote verscheidenheid aan producten kan worden geleverd. Dit stelt eisen aan de infrastructuur. In onderstaande tabel staat opgenomen welke maatregelen het agrologistieke cluster ziet voor de periode tot 2040. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende paragraaf.

Tabel 4.1 Ambitie bereikbaarheid

2020	2030	2040
Verlengde A4	A20 doorgetrokken	
Verlengde veilingroute		
Nieuwe Westelijke Oeververbinding (tweede)	Extra Westelijke Oeververbinding	
Kades noordzijde Waterweg		
Vlinderstructuur	Verbindingen voor agrologistiek verkeer tussen bedrijventerreinen	Geautomatiseerde verbindingen tussen agrobedrijven
Doelgroepstroken		
Wegennet Westland klaar maken voor LZV's		

Aanvoer: haven dichterbij

Analyse

Een belangrijk aandeel van de aanvoer van de versproducten komt uit de havens van Rotterdam. De verwachting is dat de aanvoer in de toekomst alleen maar groter wordt. Daarbij komt dat een belangrijke aanvoerroute voor Westland (de fruithaven) binnenkort verplaatst van de noordoever naar de zuidoever. De afstand die gereden moet worden vanuit dit deel

van de haven naar het Westland wordt zonder aanpassing van de infrastructuur met de verplaatsing groter en voert langs verkeersknelpunten. Dit kost tijd en geld.

Ten aanzien van de aanvoer via de haven zijn er twee trends waarneembaar: containerisatie (minder bulk en meer toevoer met containers) en meer shortsea aanvoer.

Visie

De samenwerking met de haven van Rotterdam wordt steeds belangrijker. De reisafstand tussen de haven en het Westland moet zo veel mogelijk worden beperkt, nu en op lange termijn. Het agrologistiek cluster wil bijdragen aan maatregelen om dit te bewerkstelligen.

Maatregelen

Er zijn verschillende manieren om de reisafstand tussen de Haven en Westland te bekorten; over de weg en over het water zijn het meest praktisch.

Over de weg

Het agrologistieke cluster is voorstander van het zo snel mogelijk aanleggen van de nieuwe westelijke oeververbinding. Er moet op korte termijn gestart worden met de aanleg van de Blankenburgtunnel. Om ervoor te zorgen dat de tunnel op korte termijn niet dichtslibt, is het agrologistieke cluster voorstander van het aanleggen van de derde (extra) westelijke oeververbinding, zoals de Oranjetunnel. Daarnaast zijn maatregelen als de verlening van de A4 door Midden-Delfland, de aanleg van de verlengde veilingroute en op termijn een verlening van de A20 van belang voor de bereikbaarheid van Westland.

Het agrologistiek cluster wil bijdragen aan de financiering van de oeververbindingen. Dit kan in de vorm van het realiseren van doelgroepenstroken, gekoppeld aan een tolsysteem. Een andere vorm van financiering is een publiek private samenwerking. Het agrologistieke cluster wil hierin participeren.

Vervoer over water

Een andere mogelijkheid om de reisafstand te verkorten is vervoer over water. Momenteel wordt geëxperimenteerd met barging, waarbij producten die in de haven aankomen, worden overgeslagen en vervolgens verscheept naar Hoek van Holland. Hier wordt overgeslagen naar vrachtwagens voor transport naar de bedrijventerreinen in het Westland. Het cluster ziet dit echter als een tijdelijke oplossing. Vervoer per as (snel, flexibel, goedkoop) heeft de voorkeur.

Om in te kunnen spelen op de trend van shortsea, ziet het agrologistieke cluster kansen voor overslagkades aan de noordoever van de haven. Hiervoor kan deels gebruik worden gemaakt voor de bestaande kades van Hoek van Holland, maar er zijn wellicht ook mogelijkheden vooruitbreiding van de kades. Het grote voordeel is dat de rijafstand naar Westland zeer beperkt is.

Vervoer per spoor

Gezien de ligging van de haven ten opzichte van het Westland, is vervoer per spoor vooralsnog geen optie. Wel zouden op lange termijn ook railverbindingen via de oeververbindingen gerealiseerd kunnen worden. Vanuit de duurzaamheidsoptiek (zie 4.4) is het een interessante modaliteit, die nader onderzocht moet worden.

Draaischijf: goede interne verbindingen

Analyse

Het agrologistieke cluster is sterk door het netwerk dat er tussen alle bedrijven bestaat. De verbindingen en bereikbaarheid tussen productie, verwerking, handel en logistiek zijn van

groot belang. Het wegennet van Westland is echter zwaar belast. Er zijn oplossingen nodig om de belasting te verminderen en de onderlinge verbindingen te verbeteren.

Visie

Op korte termijn wil het agrologistiek cluster de bereikbaarheid binnen het Westland verbeteren. Het gaat zowel om interne verbindingen op en tussen de agrologistieke bedrijventerreinen als verbindingen tussen productiegebieden en verwerking en logistieke bedrijven binnen het Westland.

Maatregelen

Om het wegennet niet verder te belasten, wil het cluster interne verbindingen tussen agrologistieke bedrijventerreinen creëren. In eerste instantie tussen de bedrijventerreinen die dicht bij elkaar gelegen zijn. Zo wordt het wegennet van Westland ontzien en bij groei wordt voorkomen dat het wegennet verder wordt belast. Op termijn wil het cluster inzetten op onbemande verkeerssystemen tussen de terreinen. De oplossing van Flora Holland is hier een goed voorbeeld van. Voorwaarde voor interne verbindingssystemen is dat toekomstige uitbreiding van de agrologistieke terreinen geconcentreerd plaats vindt. Ook voor de financiering van dergelijke systemen is dat van belang.

Voor de bereikbaarheid binnen het Westland te verbeteren, is het nodig om het vervoerssysteem beter af te stemmen op de verkeersbewegingen tussen producent en verwerking en logistiek. In dat kader is het initiatief van de gemeente om een vlinderstructuur³ te realiseren een goede stap. Andere maatregelen kunnen zijn het scheiden van vervoersstromen door het realiseren van doelgroepenstroken en het gebruik maken van dynamische bewegwijzering.

Afzet: innoveren binnen huidige vervoersmogelijkheden

Analyse

Het agrologistieke cluster vervoert verse producten naar heel Europa⁴). Hiervoor is snelheid en flexibiliteit van groot belang. Daarom gebeurt het vervoer van goederen met vrachtwagens. Andere vervoersmodaliteiten blijken vooralsnog niet mogelijk te zijn: binnenvaart is te langzaam en spoor is tot nu toe niet flexibel genoeg gebleken⁵), zo blijkt uit experimenten uit het verleden.

Visie

Gezien het belang van flexibiliteit en snelheid in vervoer, houdt het agrologistiek cluster vooralsnog vast aan vervoer per as. Vanuit duurzaamheidsoogpunt ondersteunt het cluster onderzoek naar nieuwe en andere innovatieve en duurzamere vervoersmodaliteit

Maatregelen

Recente innovaties binnen het vervoer van goederen per vrachtwagen betreffen de "lange en zware voertuigen" (LZV). In Nederland is het al mogelijk om met LZV's te rijden. In Duitsland zijn de eerste proeven gestart om LZV's op de openbare weg toe te staan. Het agrologistieke cluster juicht deze initiatieven toe en wil waar mogelijk deelnemen aan deze proeven. Om LZV's goed in te kunnen zetten, moet het wegennet binnen Westland worden aan-

3) Een rondweg die de bereikbaarheid tussen producenten en logistieke bedrijven in het Westland moet garanderen. Met dynamische matrixborden met rijtijden, kan efficiënt van deze structuur gebruik worden gemaakt.

4) Een klein aandeel gaat naar verre bestemmingen (Verre Oosten) met het vliegtuig. Omdat dit een beperkte hoeveelheid van de vervoersstromen beslaat, wordt dit verder buiten beschouwing gelaten.

5) Ook in het Manifest in Uitvoering van de Greenport(s) Nederland wordt aangegeven dat spoor en water op de lange termijn een oplossing bieden.

gepast. Het cluster stelt voor om bij aanleg van nieuwe wegen en herstructurering van bestaande wegen, rekening te houden met LZV's.

Het schoner maken van de vrachtwagen is een andere innovatie. Bij vervanging van het huidige wagenpark wordt hier op ingespeeld. Ook het gebruik van duurzame brandstoffen en elektrisch rijden zijn initiatieven die nader onderzocht worden. Dit gebeurt niet door het cluster alleen. Allianties zijn nodig om samen tot oplossingen te komen.

Naast maatregelen die de vervoersmodaliteit zelf betreft, zijn ruimtelijke maatregelen relevant. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen dient aanleg van nieuwe terreinen of uitbreiding van bestaande terreinen zoveel mogelijk geconcentreerd te gebeuren en nabij goede uitvalswegen.

4.3. Uitbreidingsmogelijkheden

Hieronder is de ambitie tot 2040 concreet aangegeven, waarbij eveneens is meegenomen welke maatregelen moeten worden getroffen om de ruimte voor uitbreiding van de terreinen ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. In deze paragraaf wordt hier verder bij stil gestaan.

Tabel 4.2 Ambitie uitbreidingsmogelijkheden

2020	2030	2040
Uitbreiding agrologistieke terreinen met 80 ha	Uitbreiding agrologistieke terreinen met 70 ha	Uitbreiding agrologistieke terreinen met 60 ha
Intensiever ruimtegebruik: geen hoogtebeperkingen		
Herstructurering glastuinbouwgebieden	Nieuwe glastuinbouw naar satellieten dichtbij	Kustuitbreiding ten behoeve van o.a. glastuinbouw

Uitbreiding is noodzakelijk

Analyse

Zoals uit het hoofdstuk 3 blijkt, zijn er groeipotenties voor het agrologistieke cluster. Naar verwachting tot 2020 met ongeveer een derde. De verwachting is dat de groei tot 2040 doorzet in ongeveer hetzelfde tempo. Om dit te kunnen faciliteren is uitbreiding van terreinen noodzakelijk.

Tegelijkertijd constateren we dat nagenoeg elk stukje grond binnen Westland is gebruikt. Hierdoor lijkt de gemeente vol. Om dit te doorbreken, is herstructurering van de glastuinbouw noodzakelijk, maar komt onvoldoende van de grond. Ook komen in het primaire teeltgebied veel functies voor die niets te maken hebben met het tuinbouwcluster (caravanstalling) of die niet per sé in het gebied gevestigd hoeven te zijn (wonen). Deze functies werken belemmerend voor de herstructurering en dat is slecht voor de glastuinbouw. Een sterke glastuinbouw is nodig om de positie van de Greenport te behouden. Er moet vernieuwing en innovatie plaats vinden en er moet geïnvesteerd worden. Als dat niet gebeurt, gaat dit ook ten koste van de moderne glastuinbouwbedrijven en leidt uiteindelijk tot verdere veroudering en verrommeling. Dit tast de positie aan die het Westland nu in de markt inneemt.

Visie

Om de te verwachte groei te kunnen faciliteren, moet op 2 manieren uitbreiding plaats vinden:

1. Uitbreiding van de terreinen in oppervlakte. Dit moet geclusterd aan de bestaande agrologistieke terreinen plaatsvinden op goed bereikbare locaties. Hiervoor moet nieuwe ruimte worden gecreëerd.

2. Uitbreiding binnen bestaande terreinen door het ruimtegebruik verder te optimaliseren (intensief en meervoudig ruimtegebruik, hoger bouwen, slimme interne vervoerstromen realiseren, etc.). Hiervoor hoeft geen nieuwe ruimte te worden gecreëerd.

Gezien de groeipotentie van het agrocluster is er geen sprake van een keuze tussen beide mogelijkheden. Het betreft en-en.

*Maatregelen met betrekking tot uitbreiding in oppervlakte (1)
herstructurering glastuinbouwgebied*

Al eerder is gezegd dat de fysieke ruimte in Westland schaars is. Om fysieke uitbreiding mogelijk te maken, zal ruimte gecreëerd moeten worden. Herstructurering van de glastuinbouw is een mogelijkheid die zowel de glastuinbouw als andere ruimtegebruikers ten goede kan komen; na herstructurering wordt de ruimte immers efficiënter gebruikt en door modernisering de productiecapaciteit verhoogd. Binnen dezelfde (bruto)oppervlakte kunnen (netto) meer kassen worden gerealiseerd. Verder blijkt dat de productie in nieuwe kassen hoger ligt dan de productie in verouderde kassen. Het agrologistiek cluster onderschrijft het belang van de glastuinbouw in het Westland. Om die reden wil het cluster, samen met de glastuinbouw en de overheid actie ondernemen om de zo noodzakelijke herstructurering een impuls te geven.

nieuwe vestigingen glastuinbouw

Een andere mogelijkheid om fysieke ruimte te creëren is het verplaatsen van glastuinbouw naar gebieden dicht bij de gemeente Westland, zoals Oostland, Zuidplaspolder en de Zuid-Hollandse eilanden. Hiermee blijft de economie in de nabije omgeving gestimuleerd. In verschillende gebieden in Nederland is nog ruimte (in bestemmingsplannen) voor nieuwe glastuinbouwgebieden. Deze moeten worden benut⁶⁾.

"Satellieten" op grotere afstand zijn eveneens een optie (zoals de Wieringermeer). Naast de ruimtewinst is er een evident nadeel; die van de langere reisafstand.

nieuwe ruimte creëren

Het agrologistieke cluster wil verder verkennen wat de mogelijkheden zijn om extra ruimte te creëren. Mogelijkheden liggen er voor de kust van Zuid-Holland; tussen Hoek van Holland en Kijkduin, maar ook in de vorm van een 3^e Maasvlakte. Daarmee worden interessante combinaties mogelijk gemaakt. Denk aan het versterken van een van de zwakke schakels in de kustverdediging met nieuwe ruimte voor glastuinbouw, logistiek, maar ook voor recreatie (kuststrook). De havens met glastuinbouw/agrologistiek. Het agrologistiek cluster wil zowel planmatig als financieel participeren in dergelijke projecten.

Maatregelen met betrekking tot optimaliseren van ruimte (2)

De trend van steeds hoger bouwen is nu steeds meer zichtbaar: het blijkt dat dit steeds beter financieel uitkan. Opslag van goederen kan op de verdiepingen boven de logistieke ruimten. Eventueel is het mogelijk om logistieke ruimten boven elkaar te realiseren (zoals nu bij Flora Holland het geval is).

De combinatie van logistiek en teelt op twee verschillende verdiepingen acht het cluster om praktische redenen niet reëel. De aard en omvang van de bedrijven is te verschillend. Stapelen van dezelfde functies ligt daarom meer voor de hand. Er moeten daarom geen hoogtebeperkingen in bestemmingsplannen worden opgenomen. Boven op of onder de gebouwen zijn wel mogelijkheden voor parkeren, waterberging en zonne-energie. Hier wil het cluster zo veel mogelijk op inzetten.

6) In totaal bijna 2.000 ha, verdeeld over Agriport A7, Luttelgeest, Dinteloord, Greenport Venlo, Deurne, Zuidplas, Haarlemmermeer.

4.4. Duurzaamheid

In tabel 4.3 is concreet aangegeven wat de ambitie is van het agrologistieke cluster ten aanzien van duurzaamheid. In de navolgende paragraaf wordt hier op een meer kwalitatieve manier aandacht aan gegeven.

Tabel 4.3 Ambitie duurzaamheid

2020	2030	2040
40% duurzame energie	60% duurzame energie	80% duurzame energie
40% aanvoer van buiten Nederland (West-Europa?) per schip	60% aanvoer van buiten Nederland per schip	80% aanvoer van buiten Nederland per schip
40% elektrisch rijden	60% elektrisch rijden	80% elektrisch rijden

Analyse

Duurzaamheid is een containerbegrip, maar kent binnen de context van deze visie twee kanten.

1. Duurzaamheid als relatief abstract begrip dat betrekking heeft op het creëren van omstandigheden die een gezond leefklimaat voor toekomstige generaties mogelijk maakt (denk aan milieu, klimaat, brand- en grondstoffenbeheer);
2. Het begrip kent ook een betekenis in de markt. Duurzaamheid verkoopt, of liever gezegd, het ontbreken van duurzaamheid, verkoopt niet. De marktbetekenis heeft niet alleen betrekking op het product zelf, maar ook de wijze van totstandkoming en hoe het bij de consument terecht komt.

Visie

Het agrologistieke cluster wil aan beide begrippen van duurzaamheid bijdragen, waarbij de 1^e vorm noodzakelijk is om de 2^e vorm te realiseren.

Maatregelen

Zuinig ruimtegebruik

Ruimte is schaars. Daarom moet zuinig met de ruimte worden omgegaan. Dit kan door intensief ruimtegebruik: verticaal groeien in plaats van horizontaal. Daarnaast is herstructureren van het glastuinbouwgebied uitermate belangrijk voor duurzaam ruimtegebruik.

Beperken kilometers

De vervoerskilometers kunnen worden beperkt door:

- De vestiging van agrologistieke bedrijven zo dicht mogelijk bij elkaar realiseren;
- Korte verbindingen met de haven (noodzaak extra oeververbindingen);
- De productiegebieden in Nederland moeten zo dicht mogelijk bij het agrologistieke knooppunt gevestigd zijn (naast de directe omgeving biedt uitbreiding voor de kust mogelijkheden).
- Aanvoer van goederen en producten van buiten Nederland zo veel mogelijk per schip, moet dit zo veel mogelijk zuinig gebeuren. Voor grotere afstanden betekent dit dat de aanvoer met short sea shipping een goed alternatief is. Dit is niet altijd mogelijk, aangezien er met verse producten worden gewerkt. Door de verdere innovatie van koelcontainers ligt hier een goede kans die volop moet worden benut.

Met name Zeebrugge en Duinkerken vormen nu een belangrijke toevoer voor onder andere citrusvruchten. Om de vervoersstromen tussen België en het Westland zo veel mogelijk te beperken, moet worden ingezet op barging tussen beide gebieden.

Zuinig rijden

Het agrologistieke cluster werkt graag mee om te innoveren met zuinig rijden. Dit kan door verder door te gaan met de ontwikkeling van LZV's (lange en zware voertuigen) en/of met de ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen.

Duurzame energie

Het agrologistieke cluster realiseert zich dat een energietransitie urgent is. Goedkope olie blijft niet vanzelfsprekend. Op de agrologistieke terreinen moet zo veel mogelijk duurzame energie worden opgewekt. Er liggen veel mogelijkheden: de daken van de bedrijfshallen kunnen worden voorzien van zonnepanelen en windmolens kunnen op de bedrijfsterreinen en langs grootschalige infrastructuur worden geplaatst. Daarnaast zijn er kansen voor Warmte-Koude Opslag (WKO), aardwarmte, biomassa- of vergistingsinstallaties. Door de grote omvang van de terreinen, zal geen overlast voor de omgeving ontstaan.

4.5. Innovatie

Innovatie is een breed begrip. In tabel 4.4 staat aangegeven wat de concrete ambitie is van het agrologistiek cluster ten aanzien van innovatie. In deze paragraaf wordt dit verder toegelicht.

Tabel 4.4 Ambitie innovatie

2020	2030	2040
Greenport Campus in Westland	Verdergaande samenwerking internationale kenniscentra	Handelingen op bedrijventerreinen volledig geautomatiseerd

Analyse

Innovatie is nodig om de ambitie waar te maken om de nummer 1 van Europa te blijven. Voor innovatie heb je een goede ondernemersgeest nodig. Deze is goed aanwezig in het Westland. Daarnaast heb je kennis nodig om constant te kunnen blijven ontwikkelen.

Het agrologistieke cluster maakt zich zorgen over het aanbod van onderwijs binnen de gemeentegrenzen, vooral ten aanzien van het hoger opgeleid personeel. Doordat er steeds meer eisen aan de logistiek worden gesteld, wordt het een steeds meer kennisintensieve bedrijfstak.

Visie

Het agrologistiek cluster grijpt alle kansen aan om te innoveren om zo voorop te blijven lopen in dit marktsegment. Het agrologistiek cluster realiseert zich dat hiervoor partners moeten worden gevonden op aanpalende vakgebieden en binnen de verschillende kenniscentra.

Maatregelen

Samenwerking is het sleutelbegrip bij innovatieve maatregelen. Dit kan enerzijds plaats vinden binnen het gehele tuinbouwcluster en anderzijds binnen bestaande kennisinstituten (universiteiten van Delft, Rotterdam en Wageningen en de diverse hogescholen in de omgeving). Kennisontwikkeling en innovatie werken het best als er een goede synergie kan ontstaan tussen theorie en praktijk: stagiaires kunnen in Westland ervaring op doen en vragen vanuit het Westland kunnen bij het kenniscentrum worden neergelegd. Om die reden moet worden onderzocht of opleiding en kennisontwikkeling ook binnen het Westland kan plaats vinden. Denk analoog aan dit idee aan het Scheepvaart- en Transport College in Rotterdam: in samenwerking worden daar opleidingen van vmbo tot master aangeboden. In het Westland zouden opleidingen of dependances van opleidingen gevestigd kunnen worden. Het cluster

ondersteunt het idee van de Greenport Campus. Dit stimuleert niet alleen de kennisontwikkeling binnen de branche, maar vergroot ook het aanbod aan opleidingen binnen Westland.

Het agrologistieke cluster is ambitieus in haar doelen: de nummer één blijven. Uit het voorgaande blijkt dat zij dat niet alleen kan, maar ook niet alleen wil: hiervoor is in de eerste plaats een sterke en vitale Greenport nodig. In de visie wordt een aantal maatregelen genoemd, waarbinnen het cluster een actieve rol kan spelen. Het agrologistieke cluster wil dat ook, zeker in relatie tot de terugtrekkende overheid. In de visie van het agrologistiek cluster is samenwerking niet alleen noodzakelijk, omdat meerdere belangen op het spel staan, of dat maatregelen niet alleen door het agrologistiek cluster gefinancierd kunnen worden, samenwerking heeft een duidelijke meerwaarde. Het benaderen van de problematiek vanuit verschillende leefwerelden levert een beter resultaat voor iedereen op. De synergie van samenwerken wordt nog onvoldoende benut. Op twee specifieke zaken gaan we nader in.

Ontwikkelbedrijf

De herstructurering van de glastuinbouw is de sleutel tot het creëren van ruimte binnen het Westland. Om deze van de grond te krijgen, moet een hernieuwde poging ondernomen worden. Het wordt tijd om de krachten te bundelen. Dit kan door samen met de betrokken partijen een ontwikkelbedrijf op te zetten. Overheden (gemeente, provincie) en bedrijfsleven (glastuinbouwsector, agrologistiek) nemen hier zitting in.

Dit ontwikkelbedrijf heeft als primaire taak om te zorgen voor een voortvarende aanpak van de herstructurering. Er gaat voldoende geld om binnen de logistieke bedrijventerreinen (aankoop, OZB, etc.). Hierdoor kan een goede financiële boost worden gegeven aan dit proces. Via het ontwikkelbedrijf zijn financiële middelen gelabeld aan de te herstructureren gebieden. Alleen door bundeling van de expertises van de verschillende betrokken partijen, kan er synergie ontstaan en komt het herstructureringsproces op gang.

Publiek private samenwerking

De aanleg van nieuwe oeververbindingen, de uitbreiding voor de kust en andere maatregelen vergen grote investeringen. Ook hier kan samenwerking zorgen voor meer slagkracht. Het agrologistieke cluster is mede beschikbaar om in publiek private samenwerking de ontwikkeling van infrastructuur en inrichting van de (nieuwe) ruimte ter hand te nemen. Alleen op die wijze kunnen ambitieuze plannen ook financieel waargemaakt worden.

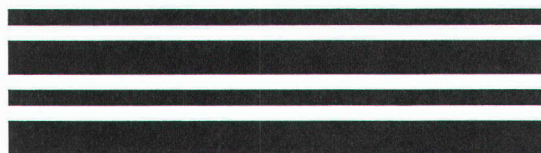
Privaat private samenwerking

Vanwege de terugtrekkende overheid, gaat het agrologistieke cluster ervan uit dat in de komende decennia meer privaat-private samenwerking ontstaat. De overheid heeft hierbij een faciliterende rol. Het cluster neemt een proactieve rol aan om er voor te zorgen dat het cluster als onderdeel van de Greenport goed op de kaart blijft staan.

Samenwerking

Het agrologistiek cluster heeft een duidelijke ambitie neergelegd. De nummer 1 van Europa zijn en blijven. Dat is niet alleen de ambitie van het agrologistiek cluster. Deze wordt breed gedragen. Een belangrijk onderdeel van de ambitie is om dit samen met alle betrokkenen voor elkaar te krijgen en er samen de vruchten van te plukken in de toekomst. Een eerste

stap in die richting heeft het cluster gezet door met alle agrologistieke bedrijven samen een visie op te stellen. Een volgende stap in samenwerking is nodig om de visie ook daadwerkelijk uit te voeren. Het cluster is er klaar voor!



13

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 6

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening"

1. Gemeente Maassluis.

Postbus 55, 3140 AB Maassluis

brief d.d. 1 september 2014, ingeboekt 2 september 2014

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op de milieuzonering in relatie tot de woningbouwontwikkeling in Dijkpolder (Maassluis). Gemeente Maassluis verzoekt maximaal milieucategorie 3.2 toe te kennen. De zienswijze bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1. In de toelichting is aangegeven dat in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" de maximale milieucategorie was teruggebracht naar 3.2. Zoals in de nota van beantwoording zienswijzen bij het betreffende plan is aangegeven in de transponeringstabel is er geen sprake van terugbrengen van de maximale milieucategorie.*
- 2. Bij brief van 28 november 2013 van Provincie Zuid-Holland aan Maassluis is aangegeven dat doorontwikkeling van woningbouwgebied Dijkpolder richting Westland niet van de baan is. Door het opnemen van de milieucategorie 4.1 is verdere doorontwikkeling van het gebied Dijkpolder niet langer mogelijk.*
- 3. Ingeval Maassluis kosten zal moeten maken om de doorontwikkeling van Dijkpolder alsnog mogelijk te maken, zullen afspraken gemaakt moeten worden tussen Maassluis en Westland.*
- 4. Het bestemmingsplan is niet uitvoerbaar, omdat in de Staat van Bedrijfsactiviteiten – Agrologistiek slechts carrosseriefabrieken en aan aanhang- en opleggerfabrieken in categorie 4.1 vallen. Fabrieken zijn niet toegestaan onder de definitie van 'agrologistiek bedrijf' als bedoeld in artikel 1.7.*

Reactie

1. Voor het plangebied was voorheen het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" van toepassing met de bestemming "Transportcentrum (TR)". De gronden waren bestemd voor de vestiging van Westlandse transportbedrijven en daaraan verwante veem- en pakhuisbedrijven als bedoeld in categorie 4 van de Staat van Inrichting alsmede t.b.v. daaraan ondersteunende en dienstverlenende activiteiten, een café-restaurant, logies-accommodatie en een verkooppunt voor motorbrandstoffen. Op grond van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" waren zodoende reeds bedrijven uit categorie 4 toegestaan.
In de "Nota van beantwoording zienswijzen", behorende bij het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland", is destijds aangegeven dat de activiteiten genoemd in de Staat van Inrichting van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" in de huidige uitgave van de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" te scharen zijn onder milieucategorie 3.2. Aangegeven is dat daarmee geen planologische verslechtering voor de bedrijvigheid als toegestaan onder het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" optreedt.
Echter, door het terugbrengen van de maximale milieucategorie verminderde de hindercontour t.o.v. het mogelijk vestigen van gevoelige objecten, zoals woningen (van 200 naar 100 meter).
2. Het in het bestemmingsplan "Dijkpolder" vastgelegde plangebied, met de bestemming "Woongebied" reikt tot ca. 390 meter vanaf de bestemmingsgrens "Bedrijventerrein", met de aanduiding "maximale milieucategorie 4.1". Ingevolge de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" bedraagt de richtafstand van een rustige woonwijk, middels toepassing van uitwaartse zonering (bestaand bedrijventerrein), 200 meter vanaf de bestemmingsgrens. Dit betekent dat het woongebied in de Dijkpolder nog minimaal 190 meter kan opschuiven richting deze bestemmingsgrens zonder nadere onderbouwing. Vanaf deze 190 meter zal, ingeval het bouwen van woningen binnen 200 meter vanaf de bestemmingsgrens "Bedrijventerrein" gewenst is, een gemotiveerd antwoord gegeven moeten worden op de volgende vragen (zie pag. 50 brochure):

- Kan ter plaatse een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd en zo ja, onder welke voorwaarden?
 - Worden de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering geschaad? Deze afwegingen kunnen echter pas plaats vinden op het moment dat deze woningbouwontwikkeling zich aandient.
- Het toekennen van de maximaal mogelijke milieucategorie doet zodoende geen afbreuk aan de huidige planologisch vastgelegde woningbouwontwikkeling in de Dijkpolder, het biedt in ieder geval nog ruimte voor 190 meter uitbreiding van de zone over de gehele breedte en kan na onderzoek, afwegingen en eventueel noodzakelijke maatregelen en/of voorzieningen t.b.v. gewenste dichterbij het bedrijventerrein gelegen woningbouw nog leiden tot verdere uitbreiding van het woningbouwgebied Dijkpolder richting het bedrijventerrein. Verder doorontwikkeling van het woongebied Dijkpolder is daarmee zeker niet onmogelijk.
3. Op grond van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" bedroeg de hindercontour bij uitwaartse zonering van het bedrijventerrein 200 meter. Door het toekennen van de maximale milieucategorie ter plaatse, categorie 4.1, blijft deze afstandsmaat ongewijzigd. De keuze van de gemeente Maassluis om een Masterplan voor dit gebied vast te stellen waarin woningbouw wordt beoogd binnen een afstand van 200 meter van het bedrijventerrein wordt gerespecteerd. Maar dit masterplan heeft zeker voor de gemeente Westland geen bindende werking in tegenstelling tot de in het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" vastgelegde (200 meter) zonering. Zoals onder 2. aangegeven kan een afweging pas plaats vinden op het moment dat woningbouwontwikkeling binnen 200 meter van de bestemmingsgrens "Bedrijventerrein" concreet aan de orde is.
4. Ingevolge artikel 3.1 zijn de gronden, welke het dichtst gelegen zijn bij de gemeentegrens met Maassluis, bestemd voor een agrologistiek bedrijventerrein met bedrijven uit ten hoogste categorie 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten agrologistiek en aanverwante activiteiten, waaronder begrepen één bankfiliaal, één douanekantoor, voorzieningen ten behoeve van het beheer en de beveiliging van het agrologistieke terrein en reparatie- en servicebedrijven voor vrachtwagens.
- Allereerst is er een maximum categorie bedrijf bepaald. Dit betekent niet dat er alleen bedrijven uit categorie 4.1 gevestigd mogen worden. Ook bedrijven uit een lagere categorie zijn immers toegestaan. Het thans gevestigd bedrijf heeft activiteiten die te scharen zijn onder categorie 3.2; zoals stalling van vrachtwagens met koelmotoren. Door bedrijven uit categorie 1, 2, 3.1, 3.2 en 4.1 mogelijk te maken is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in het geding.
 - Daarnaast zijn de genoemde aanverwante activiteiten onder de afwijkende functies "tevens" toegestaan en behoeven daarmee niet te voldoen aan de definitie van een "agrologistiek bedrijf" als genoemd in artikel 1.7. en niet te voldoen aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten agrologistiek. Voor een goede ruimtelijke ordening dient echter wel rekening gehouden te worden met de maximale milieucategorie, waardoor in beginsel alleen aanverwante bedrijven uit maximaal categorie 4.1 in aanmerking komen voor vestiging. Gelet op de mogelijke functies zal eventuele milieuhinder alleen voorkomen bij vestiging van een reparatie- en servicebedrijf voor vrachtwagens. Te denken valt bijvoorbeeld aan een "loopvlakvernieuwingsbedrijf vvo >= 100 m2 (SBI 2513)", "Machine- en apparatenfabriek inclusief reparatie po >= 2.000 m2 (SBI 29.2)", "Elektromotoren- en generatorenfabriek, inclusief reparatie (SBI 311)", "Carrosseriefabriek (SBI 3420.1)" en een "Aanhangwagen- en opleggerfabriek (SBI 3420.2)". Dergelijke bedrijven passen binnen de toegestane aanverwante bedrijven. Ook deze regel is niet onuitvoerbaar.
 - Tot slot is in de aanpak milieuzonering (bijlage 1 van de toelichting) uitdrukkelijk aangegeven dat (in de praktijk blijkt dat) een Staat van Bedrijfsactiviteiten een relatief grof hulpmiddel is om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Hiervoor is onder artikel 3.6 een afwijkingsbevoegdheid aan het college toegekend om af te kunnen wijken voor activiteiten die niet genoemd zijn in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar wel passen binnen de maximale milieucategorie en uiteraard moeten voldoen aan de definitie van een "agrologistiek bedrijf". Alleen het feit dat er in de Staat van Bedrijfsactiviteiten agrologistiek geen bedrijf met een maximale milieucategorie 4.1 is opgenomen brengt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in het geding.

Voorstel

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Wilgenrijk B.V.

Weverskade 110, 3147 PA Maassluis

brief d.d. 18 september 2014, ingeboekt 18 september 2014

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op de milieuzonering in relatie tot de woningbouwontwikkeling in Dijkpolder (Maassluis). Wilgenrijk verzoekt maximaal milieucategorie 3.2 toe te kennen. De zienswijze bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1. Door het opnemen van de milieucategorie 4.1 is verdere doorontwikkeling van het gebied Dijkpolder niet langer mogelijk.*
- 2. De stelling dat de maximale milieucategorie in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" was teruggebracht is onjuist.*
- 3. Het verhogen naar de milieucategorie 4.1 betekent een enorme verruiming van de milieuruimte van zittende bedrijven.*
- 4. Er vindt niet alleen een verruiming in milieucategorie, maar ook in de bedrijfsactiviteiten, door meer toe te staan als Agrologistiek.*
- 5. Het plan is niet afgestemd met buurgemeenten en particulieren.*

Reactie

1. Het in het bestemmingsplan "Dijkpolder" vastgelegde plangebied, met de bestemming "Woongebied" reikt tot ca. 390 meter vanaf de bestemmingsgrens "Bedrijventerrein", met de aanduiding "maximale milieucategorie 4.1". Ingevolge de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" bedraagt de richtafstand van een rustige woonwijk, middels toepassing van uitwaartse zonering (bestaand bedrijventerrein), 200 meter vanaf de bestemmingsgrens. Dit betekent dat het woongebied in de Dijkpolder nog minimaal 190 meter kan opschuiven richting deze bestemmingsgrens zonder nadere onderbouwing. Vanaf deze 190 meter zal, ingeval het bouwen van woningen binnen 200 meter vanaf de bestemmingsgrens "Bedrijventerrein" gewenst is, een gemotiveerd antwoord gegeven moeten worden op de volgende vragen (zie pag. 50 brochure):

- Kan ter plaatse een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd en zo ja, onder welke voorwaarden?

- Worden de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering geschaad? Deze afwegingen kunnen echter pas plaats vinden op het moment dat deze woningbouwontwikkeling zich aandient.

Het toekennen van de maximaal mogelijke milieucategorie doet zodoende geen afbreuk aan de huidige planologisch vastgelegde woningbouwontwikkeling in de Dijkpolder, het biedt in ieder geval nog ruimte voor 190 meter uitbreiding van de zone over de gehele breedte en kan na onderzoek, afwegingen en eventueel noodzakelijke maatregelen en/of voorzieningen t.b.v. gewenste dichterbij het bedrijventerrein gelegen woningbouw nog leiden tot verdere uitbreiding van het woningbouwgebied Dijkpolder richting het bedrijventerrein. Verder doorontwikkeling van het woongebied Dijkpolder is daarmee zeker niet onmogelijk.

2. Voor het plangebied was voorheen het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" van toepassing met de bestemming "Transportcentrum (TR)". De gronden waren bestemd voor de vestiging van Westlandse transportbedrijven en daaraan verwante veem- en pakhuisbedrijven als bedoeld in categorie 4 van de Staat van Inrichting alsmede t.b.v. daaraan ondersteunende en dienstverlenende activiteiten, een café-restaurant, logies-accommodatie en een verkooppunt voor motorbrandstoffen. Op grond van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" waren zodoende reeds bedrijven uit categorie 4 toegestaan. Op grond van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" bedroeg de hindercontour bij uitwaartse zonering van het bedrijventerrein 200 meter. Door het toekennen van de maximale milieucategorie ter plaatse, categorie 4.1, blijft deze afstandsmaat ongewijzigd. Door het terugbrengen van de maximale milieucategorie naar 3.2 verminderde de hindercontour t.o.v. het mogelijk vestigen van gevoelige objecten, zoals woningen van 200 naar 100 meter.

Westland onderschrijft daarmee niet de stelling dat er geen sprake was in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" van het terugbrengen de maximale milieucategorie.

3. Zoals onder 2 aangegeven staat de milieuruimte uit het voorheen geldend bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland", categorie 4, gelijk aan categorie 4.1 in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening". Door, met name technologische, ontwikkelingen in de tijd tussen de vaststelling van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" en "Bedrijventerreinen A20 Westland" heeft er verandering plaatsgevonden in de hinder van bepaalde activiteiten. Op basis hiervan is in de loop der jaren een aantal nieuwe versies van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" uitgegeven, met daarbij een geactualiseerde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dat sommige activiteiten in een lagere hindercategorie zijn terechtgekomen, waardoor er activiteiten in bijvoorbeeld categorie 4 naar 3.2 zijn gewijzigd en van 4.2 naar 4.1, maakt niet dat de milieuruimte is toegenomen.
4. Ingevolge artikel 3.1 zijn de gronden, welke het dichtst gelegen zijn bij de gemeentegrens met Maassluis, bestemd voor een agrologistiek bedrijventerrein met bedrijven uit ten hoogste categorie 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en aanverwante activiteiten, waaronder begrepen één bankfiliaal, één douanekantoor, voorzieningen ten behoeve van het beheer en de beveiliging van het agrologistieke terrein en reparatie- en servicebedrijven voor vrachtwagens. Deze regeling is overeenkomstig de regeling als opgenomen onder de bestemming "Transportbedrijven" van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland". Er vindt geen verruiming van bedrijfsactiviteiten plaats.
5. In september 2010 heeft Lely Vastgoed (eveneens onderdeel van uw bedrijf) een samenwerkingsovereenkomst getekend die de nieuwbouw voor Lely Vastgoed en de ontwikkeling van een woongebied mogelijk maakt. Een van de onderdelen was het realiseren van een masterplan. De realisatie van het "Masterplan Dijkpolder" was een particuliere ontwikkeling, die in opdracht van Lely Vastgoed is vormgegeven. Op 31 januari 2012 heeft de gemeenteraad van Maassluis het "Masterplan Dijkpolder" vastgesteld.

In het vastgestelde masterplan is het volgende opgenomen: *In dit Masterplan wordt uitgegaan van de huidige milieusituatie en de daarbij behorende richtafstanden. Met betrekking tot het bedrijventerrein Transport Centrum Westland geldt over het algemeen een afstand van 100 meter, waarbinnen woningbouw niet mogelijk is. In de praktijk kan deze afstand meer bedragen (afhankelijk van de milieucategorie 200 meter) als gevolg van de stalling van vrachtwagens met koeling.* Lely Vastgoed/Wilgenrijk heeft gemeente Westland geen onderdeel uit laten maken van de planvorming.

Bij brief van 26 juni 2012, door RBOI, is gemeente Westland op de hoogte gesteld van het voornemen van gemeente Maassluis om het Masterplan Dijkpolder om te zetten in een bestemmingsplan. Gemeente Westland had op dat moment thans een voorontwerp bestemmingsplan voor "Bedrijventerreinen A20 Westland" opgesteld en ingebracht voor het 'wettelijk vooroverleg (3.1.1 Bro). Vanaf dat moment heeft gemeente Westland veelvuldig gesproken met gemeente Maassluis over de afstemming van beide plannen, waarna het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" met terugbrenging van de maximale milieucategorie is vastgesteld.

Gemeente Maassluis heeft echter na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" het bestemmingsplan "Dijkpolder" gewijzigd vastgesteld. Op dat moment was beroep tegen het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" aanhangig bij de Raad van State. Gemeente Westland heeft bij haar verweer op het beroep aangegeven, met daarbij een brief aan de gemeente Maassluis, dat ze zich niet zal verzetten tegen het ingestelde beroep tegen het beperken van de milieucategorie.

Gemeente Westland kan derhalve niet worden verweten géén overleg te hebben gevoerd met gemeente Maassluis. Gemeente Westland heeft zowel in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" als "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" de algemene belangen t.a.v. het bedrijventerrein als de woningbouwontwikkeling gewogen. Met betrekking tot het opstellen van het Masterplan Dijkpolder en het voornemen deze in een bestemmingsplan te vervatten, is gemeente Westland niet gehoord. Dit was echter wel van belang voor het proces, aangezien het masterplan al

een voorbehoud maakt t.a.v. de aan te houden afstand. Immers, op moment van vaststelling van het Masterplan Dijkpolder vigeerde het bestemmingsplan "Transportcentrum Westland", waarbij een voor milieucategorie 4 een hinderafstand van 200 meter was opgenomen. Het masterplan week af van deze afstand, zonder dat hierover met het de bedrijventerreinvereniging van het transportcentrum of met gemeente Westland overleg had plaatsgevonden.

Voorstel

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.



14

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 7

Raadsvergadering 13 oktober 2015



BEHANDELD DOOR	
afdeling/team	ROV/STB
documentnr	15-0727127

VOORBLAD RAAD

ONDERWERP EN BEHANDELING

onderwerp	Raadsvoorstel inzake vaststellen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening"	
vertrouwelijk	Nee	
portefeuillehouder	Wethouder Weverling, A.	
bijlage(n)	Voorstel: Voorstel_9962.docx (Geen): BP Bedrijventerreinen A20 Westland 1e hz VA01 (14-0460967) (Geen): Nota van beantwoording zienswijzen BT A20 Westland 1e hz (14-0460764) (Geen): Staat van Wijzigingen bp BT A20 Westland 1e herz (15-0613600) (Geen): Planverbeelding BT A20 1e herziening (15-0624694)	
agendapunt	11.a.	
publiceren	Nee	

BESLISPUNTEN (RAAD)

1. De tegen het ontwerp bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" ingediende zienswijzen te beantwoorden overeenkomstig de beantwoording zoals opgenomen in de "Nota beantwoording zienswijzen".
2. Het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" (met identificatienummer NL.IMRO.1783.abp0000023h01-VA01) ongewijzigd vast te stellen.

ARGUMENTEN EN RISICO'S (RAAD)

Argumenten:

2.1 De beperkingen ten aanzien van de maximale bedrijfscategorie in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" worden opgeheven.

2.2 Hiermee wordt gevolg gegeven aan artikel 2.1.3., lid 1 van de Verordening ruimte 2014 (Provincie Zuid-Holland).

Risico's/kanttekeningen:

2.1 De gemeente Maassluis kan zich niet vinden in dit besluit en zal naar alle waarschijnlijkheid beroep instellen bij de Raad van State.



RAADSVOORSTEL

ONDERWERP

Vaststelling "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening"

INLEIDING

Op 28 mei 2013 is het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" door de raad vastgesteld. In dit bestemmingsplan is voor een tweetal percelen op het Transportcentrum Westland niet de maximale milieucategorie, op basis van de richtlijnen van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), toegekend. Dit in verband met toekomstige woningbouwontwikkeling in de gemeente Maassluis (ontwikkeling "Dijkpolder").

De gemeente Maassluis heeft op enig moment een, ten opzichte van het met hen besproken bestemmingsplan, gewijzigd ontwerp bestemmingsplan "Dijkpolder" ter inzage gelegd. In dit ontwerp was binnen ca. 400 meter van het transportcentrum de bestemming "Agrarisch", met een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming "Woongebied", opgenomen. Maassluis heeft Westland over deze wijzigingen, alsmede het besluit, niet geïnformeerd.

Op 4 februari 2014 is het bestemmingsplan "Dijkpolder" door de raad van gemeente Maassluis gewijzigd vastgesteld. In het vastgestelde bestemmingsplan is tot op ca. 400 meter van Westlands grondgebied géén woningbouw mogelijk gemaakt. Voor de planperiode, de komende 10 jaar, zijn derhalve geen woningbouwplannen in het bestemmingsplan voorzien.

Het beperken van een gedeelte van het bedrijventerrein "Transportcentrum Westland", door het terugbrengen van de maximale milieucategorie, dient zodoende geen planologisch belang (meer). Gelet op de grote onzekerheden over woningbouwontwikkeling en ontwikkeling van het bedrijventerrein is het voorbarig om vooruitlopend planologische beperkingen op te leggen.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 8 augustus t/m 18 september 2014 ter inzage gelegen.

Er zijn twee zienswijze ingekomen; ingediend door gemeente Maassluis en ontwikkelaar "Wilgenrijk (voorheen Lely Vastgoed)". Met de gemeente Maassluis, ontwikkelaar en het Transportcentrum is gekeken naar de mogelijkheden om het spanningsveld tussen het optimaal functioneren van het bedrijventerrein in relatie tot beoogde woningbouw in het aangrenzend gebied (Dijkpolder) in de gemeente Maassluis te slechten. Dit heeft niet geleid tot een acceptabel voorstel van Maassluis (gemeente en ontwikkelaar).

Het Transportcentrum (Exploitatievereniging Transportcentrum Westland) heeft middels haar advocaat (meermaals) verzocht zo spoedig mogelijk tot vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan over te gaan.

RAADSVOORSTEL

DOELSTELLING

Middels deze herziening de maximale milieucategorie die mogelijk is op het bedrijventerrein op basis van de bestaande planologische situatie terugbrengen, zodat het bedrijventerrein optimaal kan functioneren.

ARGUMENTATIE

2.1 De beperkingen ten aanzien van de maximale bedrijfscategorie in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" worden opgeheven.

"Transportcentrum Westland" maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland". Dit bestemmingsplan is een actualisatie van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland". In het voorheen geldend bestemmingsplan was gehele plangebied een maximale milieucategorie 4 toegekend. Hiermee waren bedrijven uit maximaal milieucategorie 4 toegestaan en dient de afstand tot aan een nieuwe woonwijk minimaal 200 meter te bedragen.

In verband met destijds vastgelegde toekomstige woningbouwontwikkeling in de gemeente Maassluis (gebied "Dijkpolder", zoals opgenomen in het "Masterplan Dijkpolder") op ca. 100 meter van het bedrijventerrein is, op basis van het met gemeente Maassluis besproken bestemmingsplan, beargumenteerd dat het terugbrengen van de maximaal mogelijke milieucategorie, geen afbreuk doet aan de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein zoals deze nu functioneert. Immers, bestaande bedrijven behoren tot de maximale milieucategorie 3.2 en er zijn nauwelijks tot geen activiteiten in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (agrologistiek) opgenomen die zich in een hogere hindercategorie bevinden.

De planologische situatie is onderwijl gewijzigd, omdat er geen planologische zekerheid meer is over woningbouwontwikkeling binnen 400 meter van "Transportcentrum Westland". In het licht van eventuele technologisch ontwikkelingen die de komende 10 jaar plaats kunnen vinden bestaat er daarom geen aanleiding meer om ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein, die gepaard zouden kunnen gaan met een hogere milieucategorie, uit te sluiten.

Daarnaast is de ruimtelijke invulling van het nu als "Agrarisch" bestemde gebied in de gemeente Maassluis, voor de toekomst planologisch (er ligt wel een "Masterplan" van de ontwikkelaar) nog in het ongewisse. Door nu de maximale milieucategorie op te nemen, kan te zijner tijd bezien worden op welke wijze er ruimtelijk invulling gegeven kan worden aan dit gebied, zodat invulling gegeven kan worden aan een goede ruimtelijke ordening op basis van de dan aanwezige situatie.

2.2 Hiermee wordt gevolg gegeven aan artikel 2.1.3., lid 1 van de Verordening ruimte 2014 (Provincie Zuid-Holland).

Artikel 2 (Bedrijventerrein) van de Verordening ruimte 2014 (Provincie Zuid-Holland) gebiedt om in bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, mogelijk maken. Hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken als er sprake is van een (onherroepelijk) bestemmingsplan die een ontwikkeling mogelijk maakt (zoals woningbouw) dit gebod beperkt of dat de ontwikkeling is opgenomen in het "Programma ruimte" die naast de Verordening onderdeel uit maakt van de "Visie Ruimte en Mobiliteit".

RAADSVORSTEL

De motivering voor het afwijken van dit gebod is komen te vervallen door de wijzigingen in het bestemmingsplan "Dijkpolder" van de gemeente Maassluis. In het Programma ruimte (p. 22) worden onder de 'bestuurlijke afspraken' 300 tot 1.150 woningen mogelijk gemaakt in het gebied Dijkpolder. Het huidige bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het bouwen van 1.150 woningen. Het door Maassluis gewenste meerdere, in de toekomst in de tweede fase grenzend aan het plangebied, te realiseren woningen is dan ook niet opgenomen in het Programma ruimte. Ook het gemeentelijk beleid voor milieuzonering op bedrijventerreinen sluit aan bij het voorliggend bestemmingsplan.

RISICO'S EN KANTTEKENINGEN

2.1 De gemeente Maassluis kan zich niet vinden in dit besluit en zal naar alle waarschijnlijkheid beroep instellen bij de Raad van State.

Na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" heeft de gemeente Maassluis zich, bij brief van 6 februari 2014, aangevuld op 10 april 2014, gewend tot de Raad van State (hierna: RvS). In de brief vraagt gemeente Maassluis aan RvS zich als derde-belanghebbende te laten voegen in de beroepszaak tegen het vastgestelde bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland", indien gemeente Westland de vastgestelde maximale milieucategorie van 3.2 beoogd te verhogen naar 4. De RvS heeft Maassluis destijds niet als belanghebbend in de zaak aangewezen.

Duidelijk is destijds geworden dat Maassluis zich niet kan vinden in voorliggend plan. Zij hebben dan ook zienswijzen ingediend, evenals ontwikkelaar Wilgenrijk, tegen het ontwerp bestemmingsplan. Gemeente Maassluis betoogd dat zij, ondanks het niet opnemen van een bestemming ten behoeve van toekomstige woningbouw in het bestemmingsplan "Dijkpolder", aanknopingspunten hebben die het aannemelijk maken dat benodigde bestemmingswijziging naar "Woongebied" binnen de planperiode (10 jaar) zal plaatsvinden. Gemeente Maassluis zal zich zodoende bij vaststelling van de thans aan u voorliggende 1^e herziening, naar alle waarschijnlijkheid, wederom wenden tot de Raad van State.

FINANCIËN

n.v.t.

COMMUNICATIEPARAGRAAF

De indieners van de zienswijzen zullen na vaststelling van het bestemmingsplan een schriftelijke reactie ontvangen op hun zienswijzen.

(EXTERN) OVERLEG EN MEDE-ADVIES

Er heeft enkele malen contact plaatsgevonden met Provincie Zuid-Holland. Zij hebben geen (negatief) standpunt ingenomen tegen het voorliggende plan.



RAADSVOORSTEL

VERVOLGTRAJECT

Het besluit voor vaststelling van het bestemmingsplan zal worden gepubliceerd op de gemeentelijke website, in Groot Westland en de Staatscourant. Het bestemmingsplan zal zes weken ter inzage worden gelegd voor beroep.

Burgemeester en wethouders van Westland,

de secretaris,

de burgemeester,

M. van Beek

J. van der Tak



RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Westland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 juli 2015, met de volgende bijlagen:

- bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (met identificatienummer NL.IMRO.1783.abp0000023h01-VA01) (14-0460967)
- Nota van beantwoording zienswijzen "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (14-0460764)
- Staat van Wijzigingen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1^e herziening" (15-0613600)
- Planverbeelding (15-0624694)

gelet op het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening;

gelet op het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

gehoord de beraadslagingen in de vergadering van de raadscommissie Ruimte van 1 september 2015;

besluit:

1. De tegen het ontwerp bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" ingediende zienswijzen te beantwoorden overeenkomstig de beantwoording zoals opgenomen in de "Nota beantwoording zienswijzen".
2. Het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland 1e herziening" (met identificatienummer NL.IMRO.1783.abp0000023h01-VA01) ongewijzigd vast te stellen.

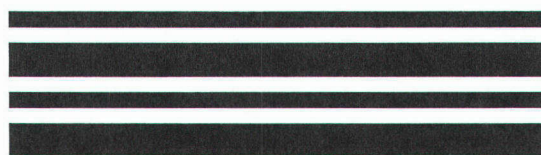
Aldus besloten door de raad in zijn openbare vergadering van 13 oktober 2015,

de griffier,

de voorzitter,

N. Broekema

J. van der Tak



15

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 8

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland"

1. Provincie Zuid-Holland.

Postbus 90602, 2509 LP Den Haag

brief d.d. 29 januari 2013, ingeboekt 31 januari 2013

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op de uitbreiding van het agrologistieke bedrijventerrein ter plaatse van Kapelland 1 en 1a en water. De zienswijze bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1. Ter plaatse van Kapelland 1 en 1a is op de functiekaart bij de Provinciale Structuurvisie de aanduiding "Glastuinbouwbedrijfsgebied" van toepassing. Ingevolge artikel 2, lid 2, onder g. van de Verordening Ruimte zijn aan de glastuinbouw gelieerde bedrijven toegestaan, mits er sprake is van intensief ruimtegebruik en het areaal voor de glastuinbouw niet wordt verminderd. De uitbreiding van het bedrijventerrein gaat ten koste van het bestaande glasareaal. Dit kan niet gecompenseerd worden, waardoor er sprake is van strijd met het provinciale beleid.*
- 2. In het plan is onvoldoende duidelijk opgenomen in hoeverre het waterkeringsbelang (onderhoud, veiligheid en versterking) is de wijzigingsbevoegdheden is gewaarborgd. Dit is in strijd met artikel 10, lid 3 van de Verordening Ruimte.*

Reactie

1. Er is een bouwplan ingediend voor de oprichting van een verwerkingshal plus bijbehorende kantoorruimte naast de al bestaande sorteer- en distributiecentra op het agrologistiek centrum "Poortcamp". Door het bouwplan en de aanleg van de rondweg vindt er een daadwerkelijke afronding van het agrologistiek centrum "Poortcamp" plaats. De betreffende gronden hebben geen toekomst meer voor de primaire glastuinbouw. Voor het bouwplan is een procedure als bedoeld in artikel 19 WRO (oud) opgestart en in dat kader is een verklaring van geen bezwaar aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Gedeputeerde Staten hebben de verklaring van geen bezwaar op 14 augustus jl. geweigerd omdat zij zijn van oordeel dat de voorgenomen ontwikkeling ten koste gaat van het glastuinbouwareaal en moet worden gecompenseerd. Vanuit de gemeente is richting de provincie aangegeven dat het gebied bij Kwintsheul (Westlandse Zoom) gebruikt kan worden om het glas dat op een aantal plekken binnen het Westland verdwijnt te compenseren. Hoewel de besluitvorming hierover nog niet definitief heeft plaatsgevonden binnen de Stuurgroep Westlandse Zoom, blijft de beoogde bestemming "Bedrijventerrein" met de functieaanduiding "agrologistiek" en is deze als zodanig opgenomen op de planverbeelding.
2. In artikel 20.1 van het ontwerp bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een deel van het plangebied te kunnen betrekken bij het bedrijventerrein. Hiervoor moet onder andere de bestemming "Water" wordt gewijzigd. Het waterbelang mag echter niet worden geschaad, hiervoor is een voorwaarde opgenomen alsmede een wijzigingsbevoegdheid om bij omlegging van het water deze ook weer te bestendigen.

Voorstel

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Barents Krans Advocatuur, namens Hoogweide Vastgoed B.V., eigenaar Transportweg 19 te De Lier.

Lange Voorhout 3a, Postbus 30457, 2500 GL Den Haag

fax en brief d.d. 28 januari 2013, ingeboekt 29 januari 2013 & aanvullende brief d.d. 25 februari 2013, ingeboekt 27 februari 2013

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op de gebruiksmogelijkheden van het pand aan de Transportweg 19 te De Lier. De zienswijze bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het bedrijfsgebouw is, in 1997, niet gebouwd voor een agrologistieke functie en is ook nooit als zodanig in gebruik geweest. Het bedrijf Dalimex B.V., een groothandelsbedrijf in radiatoren, heeft dit pand vanaf oprichting tot 2008 in gebruik gehad. Het pand heeft geen dockshelters, de toegang is te smal voor laden en lossen op eigen terrein. In de aanvullende brief wordt dit onderschreven door bedrijfsmakelaar Santen & Gasille.
2. Uit het ontwerp bestemmingsplan blijkt onvoldoende wat de beoogde bestemming is en welke bedrijfsactiviteiten daar op mogen worden verricht. Niet duidelijk is of de algemene bestemming "bedrijventerrein" of de specifieke functieaanduiding "agrologistiek, met aanverwante activiteiten" is beoogd.
3. Voorgesteld wordt om aan te sluiten bij het aangrenzend terrein "Coldenhove", alwaar de beperking voor de agrarische sector niet geldt.
4. De Staat van Bedrijfsactiviteiten in agrologistieke gebieden is wellicht onvolledig.
5. De toegestane functies op het Transportcentrum worden fors ingeperkt en niet toegelicht.

Reactie

1. In de toelichting van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" wordt uitvoerig de totstandkoming van het bedrijventerrein beschreven alsmede de doelgroepen en faciliteiten. Deze zijn als zodanig ook vastgelegd in het vestigingsstatuut van het bedrijventerrein. Één van deze faciliteiten is een servicebedrijf of -centrum. Gedacht werd aan een centraal gebouw voor onder andere logies, wasserij, reparaties, onderhoud, plaatwerkerij en spuiterij (schadeherstel) en verkoop van motorbrandstoffen. Deze faciliteiten zijn echter verspreid op het terrein ontwikkeld, zoals het benzinestation, onderhoudsbedrijven (algemene en gespecialiseerde, zoals truckservicebedrijven, bandenbedrijven en koelinstallatiebedrijven) en schadeherstelbedrijven. Het voorheen gevestigde groothandelsbedrijf in radiatoren was een onderhoudsbedrijf ten dienste van de transportbedrijven. Dit bedrijf was in overeenstemming met artikel 9, lid b van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" aldaar gevestigd. Ook in het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen A20 Westland" zijn dergelijke bedrijven, ter ondersteuning aan de transportbedrijven toegestaan (zie hiervoor artikel 3.1.4. onder k.). De gebruiksmogelijkheden van het pand zijn dan ook ruimer dan alleen transportbedrijven.
2. Uit de ingediende zienswijze kan worden opgemaakt dat het hier om de leesbaarheid van de analoge planverbeelding gaat. Sinds de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (2008) heeft deze planverbeelding geen rechtskracht meer. Slechts het op "ruimtelijkeplannen.nl" zichtbare digitale plan heeft rechtskracht. Hieruit blijkt dat voor het gehele transportcentrum de aanduiding "(sbt-agla)", wat staat voor "specifieke vorm van bedrijventerrein – agrologistiek, met aanverwante activiteiten", van toepassing is. Deze aanduiding mag maar 1 maal per bestemmingsvlak (aaneengesloten vlak (in dit geval paars)) worden gekoppeld en is dus maar 1 maal zichtbaar in dit vlak en niet op elk pand/perceel/kadastrale eigendom.
3. De kracht van het functioneren van dit bedrijventerrein (transportcentrum) is dat de beperking voor vestiging van transportbedrijven en aanverwante functies de synthese op het terrein versterkt. Bedrijven besparen daarbij kosten en tijd bij reparatie, onderhoud en service omdat deze faciliteiten op het terrein aanwezig zijn alsmede vanwege de ligging aan de A20. Om de kracht van dit functioneren te behouden wordt de huidige beperking aan mogelijke bedrijfsvestigingen in stand gelaten.
4. Alle primaire functies zoals opgenomen in het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland", behorende bij transportbedrijven, zijn opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten – Agrologistiek. Alle aanverwante functies zijn in artikel 3 benoemd en eveneens toegestaan.
5. Het bestemmingsplan is actualiserend en conserverend van aard. De functies als genoemd in artikel 9 van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" zijn overgenomen.

Voorstel

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3. **VWS Pipeline Control b.v.**

Stationspark 404, Postbus 156, 3364 DA Sliedrecht
brief d.d. 27 december 2012, ingeboekt 28 december 2012

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op het ontbreken van een leiding in de toelichting van het plan en de bescherming van de gasleiding(en) die onjuist is aangegeven. De zienswijze bestaat uit het volgende onderdeel:

1. *In de toelichting moet worden vermeld dat de in het plan aanwezige CO₂ leiding 22 bar is en onder het Bevb valt. De risico contourlijn 10⁻⁶ ligt op 5 meter uit het hart van de leiding. Er is een zakelijk rechtstrook van 10 meter, gemeten uit het hart van de leiding met 5 meter weerszijde. In 3.5.2 van de toelichting wordt gesproken over een risicocontour van 0 meter, dit dient 5 meter te zijn.*

Reactie

1. De toelichting wordt aangepast.

Voorstel

De zienswijze gegrond te verklaren en de toelichting aanpassen.

4. **Advocatenkantoor Zwinkels, namens Exploitatievereniging Transportcentrum Westland.**

Middel Broekweg 120a, 2675 KJ Honselersdijk
brief d.d. 28 januari 2013, ingeboekt 29 januari 2013

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op de aanduidingen op de plankaart, de aanverwante activiteiten, de Staat van Bedrijfsactiviteiten, milieucategorie en de bestemming van Westgaag 108 en 108a. De zienswijze bestaat uit de volgende onderdelen:

1. *De aanduiding "(sbt-agla)" ontbreekt op de analoge verbeelding op de website van de gemeente.*
2. *In het bestemmingsplan is niet aangegeven wat de "aanverwante activiteiten" zijn. Verzocht wordt een artikel op te nemen in artikel 1 of 3..*
3. *Waarschijnlijk is, per abuis, een deel van de algemene bedrijfsactiviteiten opgenomen in de lijst voor agrologistieke terreinen.*
4. *In het huidige bestemmingsplan waren bedrijven met categorie 4 toegestaan. De vereniging kan niet akkoord gaan met een verlaging van de milieucategorie naar 3.1 of 3.2.*
5. *De woningen Westgaag 108 en 108a hebben onterecht over het gehele perceel een woonbestemming. Woning Westgaag 108a had achter de woning de bestemming "Erf" en de woning Westgaag 108 was nog agrarisch. De wijziging van de bestemming heeft nadelige gevolgen in verband met het houden van afstand voor bedrijfsactiviteiten.*

Reactie

1. *Sinds de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (2008) heeft deze planverbeelding geen rechtskracht meer. Slechts het op "ruimtelijkeplannen.nl" zichtbare digitale plan heeft rechtskracht. Hieruit blijkt dat voor het gehele transportcentrum de aanduiding "(sbt-agla)", wat staat voor "specifieke vorm van bedrijventerrein – agrologistiek, met aanverwante activiteiten", van toepassing is. Deze aanduiding mag maar 1 maal per bestemmingsvlak (aaneengesloten vlak (in dit geval paars)) worden gekoppeld en is dus maar 1 maal zichtbaar in dit vlak en niet op elk pand/perceel/kadastrale eigendom. De aanduiding staat ter hoogte van Transportweg 23, 25, 32 en 59 op de verbeelding.*
2. *In artikel 3.1.4 onder k. is aangegeven om welke aanverwante activiteiten het gaat, namelijk: ter plaatse van de functieaanduiding "(sbt-agla)": één bankfiliaal, één douanekantoor, voorzieningen ten behoeve van het beheer en de beveiliging van het agrologistieke terrein en reparatie- en servicebedrijven voor vrachtwagens. Deze*

activiteiten komen overeen met de activiteiten als genoemd artikel 9 van het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland".

3. Dit is correct. Bedrijven onder SBI-code 93 zijn niet toegestaan. Dit wordt echter wel al afgeschermd door artikel 3.1.1. onder c. in combinatie met artikel 1.7.
4. Voor een deel van het perceel van P. Solleveld en van Gebr. Van der Windt is categorie 3.1 van toepassing. Voor beide bedrijven geldt dat hier geluidswerende voorzieningen zijn getroffen om overlast naar de aangrenzende woningen te beperken. Voor beide gebieden zal een nadere aanduiding worden opgenomen.
Een deel van het bedrijventerrein heeft de maximale milieucategorie 3.2, waar voorheen 4 mogelijk was. Dit leidt echter niet tot een verslechtering van de planologische situatie. In onderstaande transponeringstabel is te zien dat de activiteiten, behorende bij een transportcentrum, die in het bestemmingsplan "Transportcentrum Maasland" in categorie 4 vielen, nu in categorie 3.2 of lager vallen.

SBI-Code		Activiteit	Categorie	
Oud	Nieuw		Transportcentrum Maasland	Bedrijventerreinen A20 Westland
37.9	355	Overige transportmiddelenindustrie	4	3.2
61.1	51(2...)	Groothandel in akkerbouwprodukten, veevoerders, sierteeltprodukten, meststoffen met koelinstallaties met een koelvermogen van 300 kW of meer	4	3.2
68.23	5020.4 C	Autospuitinrichting	4	3.1
72.3	6321	Goederenwegvervoerbedrijven groter dan 5.000 m ² met stalling van vrachtwagens	4	3.2

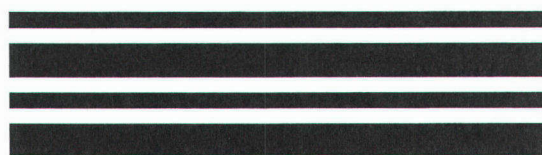
De bijlage Staat van Bedrijfsactiviteiten - Agrologistiek is geactualiseerd.

5. Conform de bij de Wro behorende SVBP (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen) is de bestemming "Erf" komen te vervallen. De gebruiksmogelijkheden van het erf zijn nu geregeld in de bestemming "Wonen" voor zoverre deze buiten het bouwvlak vallen. De bestaande rechten zijn hier gerespecteerd. Westgaag 108 te De Lier is van oudsher een agrarische bedrijfswoningen. In het project "Woningen buitengebied Westland" is een verzoek gekomen tot omzetting van de woning, omdat deze sedert enige jaren niet meer als agrarische bedrijfswoning in gebruik is. Omdat de woning niet langer in het glastuinbouwgebied van Westland was gelegen kwam deze woning niet in aanmerking om omgezet te worden in dit project. Alle woningen zijn van belang wanneer milieuzonering wordt toegepast. Er wordt gemeten vanaf de planologische mogelijkheid tot het oprichten en in gebruik nemen van een hoofdgebouw (het hoofdverblijf van personen). Voor zowel Westgaag 108 als 108a is het hoofdgebouw met het bouwvlak ingetekend. Omdat de afstand van de woning Westgaag 108 verder van het terrein is gelegen dan 108a verslechtert deze woning de mogelijke bedrijfsvestiging in het kader van milieucategorisering niet.
Gelet op het feitelijk gebruik, het niet verslechteren van de milieucategorisering en daarmee bestaande rechten, de ruimtelijk fysieke scheiding tussen de woning en het bedrijventerrein en het niet verwachte ruimtelijke voeging van het perceel bij het bedrijventerrein is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de woning een bestemming "Wonen" en "Tuin" toegekend.

Voorstel

Deze zienswijze gegrond te verklaren voor onderdeel 3, gedeeltelijk voor onderdeel 4 en ongegrond voor de overige onderdelen.

Ten gevolge hiervan zal de Staat van Bedrijfsactiviteiten - Agrologistiek worden geactualiseerd.

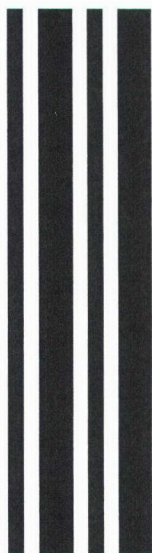


16

Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R4

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.



Bijlage 9

4 Ontwikkelingsprogramma en ontwikkelingslocaties

Dit hoofdstuk gaat concreet in op de volgende ontwikkelingslocaties:

- Dijkpolder;
- Koningshoek;
- De Kade;
- De Dijk;
- Kapelpolder;
- Binnenstad/Sluispolder-West;
- Kleinere locaties.

De structuurvisie geeft op hoofdlijnen de beoogde ontwikkeling in deze gebieden weer en de uitgangspunten en randvoorwaarden die bij de verdere planvorming en uitwerking van belang zijn.

4.1. Dijkpolder

Begrenzing

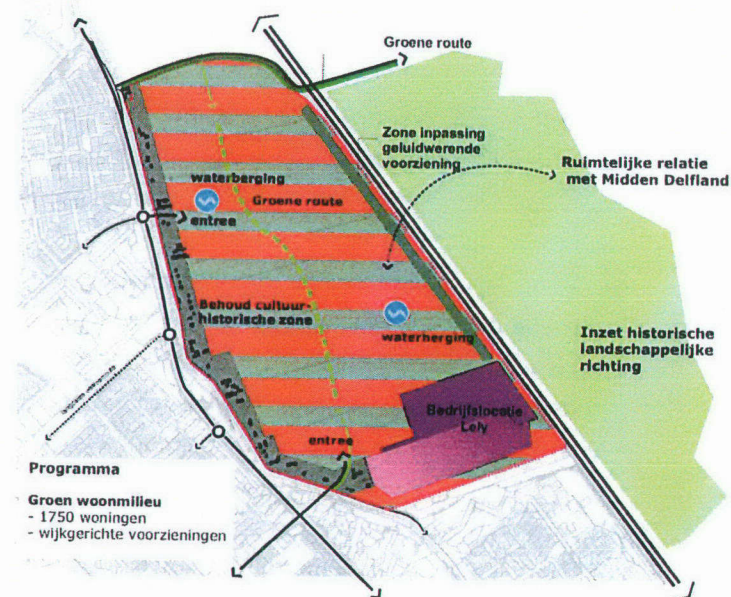
De ontwikkelingslocatie Dijkpolder wordt begrensd door de Westlandse Weg/Weverskade –

de Westgaag – de A20 - inclusief de fabrieksgebouwen van Lely aan de zuidoostzijde.

Ligging

Het gebied de Dijkpolder wordt doorsneden door de A20. De oude landschappelijke structuren lopen nog steeds door. Vanaf de A20 zijn de doorzichten over de Dijkpolder richting Midden-Delfland uniek: groene ruimten in overigens sterk verstedelijkt gebied.

Aan de andere kant ligt de Dijkpolder ingebed in het bebouwd gebied van Maassluis. Langs de Maasdijk/Westlandseweg ligt de oude landschappelijke structuur van de Weverskade met daar langs lintbebouwing, bestaande uit (voormalige) agrarische (woon) bebouwing. Het grondgebruik is overwegend grasland en enkele kassen.



De Dijkpolder is laaggelegen ten opzichte van de Maasdijk/Westlandse Weg en de aangrenzende opgehoogde woonwijken.

Programma

De ontwikkeling bestaat uit twee delen. In het oostelijk deel vindt herontwikkeling plaats van de fabriekslocatie van Lely. De planvorming hiervoor is in een vergevorderd stadium. De ontwikkeling gaat uit van uitbreiding van het huidige bedrijf door de bouw van een nieuwe productiehal en kantoorruimte. Het westelijk deel wordt ontwikkeld als woonlocatie. De omvang en ligging van de locatie maken het mogelijk om hier een geheel eigen woonmilieu te realiseren en daarmee een versterking van de woonmilieus die ondervertegenwoordigd zijn in Maassluis en de regio.

Voor de Dijkpolder zal overwegend sprake zijn van het woonmilieu 'suburbaan exclusief', met accenten van 'suburbaan grondgebonden'. Dit sluit aan op de visie van de Stadsregio Rotterdam en de gemeente Maassluis. Er wordt uitgegaan van wonen in een relatief lage dichtheid.

De Dijkpolder zal een bijdrage leveren aan de vernieuwing van de sociale woningvoorraad.

Met de ontwikkeling van de werklocatie van Lely Industries in de Dijkpolder wordt een belangrijk aandeel geleverd aan het economische- en werkgelegenheidsprofiel van Maassluis. Dit gebied ten zuiden van de toekomstige nieuwbouw van Lely industries is door de herontwikke-

ling van Lely de komende jaren nog in gebruik als werklocatie. De keuze voor een ontwikkelingsscenario op termijn is afhankelijk van de ontwikkeling en groei van Lely Industries, die mogelijk verder wil en kan uitbreiden in dit gebied.

Door kleinschalige commerciële invullingen in de wijk en aan de randen, door werken en ondernemen vanuit huis en door wellicht in beperkte mate winkelveorzieningen wordt het commercieel programma verder ingevuld en werkgelegenheid gecreëerd.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Het realiseren van een onderscheidende en duurzame woonwijk wordt beoogd, die bijdraagt aan de stad Maassluis en de regio. Hierbij wordt een onderscheidend woonmilieu met een dorps landelijk en rustig stedelijk karakter gecreëerd op basis van woonkwaliteit. De kwalitatieve pijlers hiervoor zijn openbare ruimte, veiligheid en woongenot. Bij de planuitwerking is het zaak dat met de volgende ruimtelijke uitgangspunten rekening wordt gehouden.

De (cultuurhistorisch) waardevolle lintbebouwing langs de Weverskade dient gerespecteerd te worden.

Van belang is zorg te dragen voor een goede aansluiting/relatie met de bestaande woongebieden van Maassluis en voor in ruime mate inpassing van groen.

Aandachtspunt is het vormgeven van de ruimtelijke relatie met het Midden-Delflandgebied bijvoorbeeld door de te kiezen verkavelingsstructuur en langzaam verkeersverbindingen.

Een punt van bijzondere aandacht bij de planuitwerking voor de Dijkpolder vormen milieuaspecten in relatie tot de A20, met name verkeerslawaaï c.q. geluidwerende voorzieningen en externe veiligheid. Daar wordt in de plannen rekening mee gehouden door onder meer een geluidswal langs de A20.

Voor de hoofdontsluiting van de Dijkpolder, worden twee aantakkingen gemaakt op de bestaande hoofdwegenstructuur; een op het kruispunt Westlandseweg-Uiverlaan en een op de Maasdijk.

Een goede OV-bereikbaarheid van de Dijkpolder is een wens van de gemeente.

Samenvatting uitgangspunten en randvoorwaarden ontwikkelingslocatie Dijkpolder

- Groen en onderscheidend woonmilieu in lage dichtheid;

- Respecteren cultuurhistorisch waardevol lint Weverskade;
- Zorgdragen voor goede aansluiting op bestaande woongebieden en aandacht voor vormgeven relatie met het Midden-Delflandgebied;
- Klimaatbestendig ontwikkelen, voldoende waterberging inbouwen;
- Overige aandachtspunten: geluid en externe veiligheid A20.

Proces

Het grootste deel van het gebied is eigendom van Lely. De gemeente heeft in september 2010 een overeenkomst gesloten met Lely Vastgoed en Lely Industries voor de ontwikkeling van het gebied. De Lely-partijen zijn verantwoordelijk voor de planvorming. De gemeente toetst de plannen en is verantwoordelijk voor de juridisch planologische procedures. Parallel aan de structuurvisie is het Masterplan Dijkpolder opgesteld. Deze documenten zijn tussentijds op elkaar afgestemd. De eerste fase is de uitbreiding van de fabriekslocatie. Later volgt de ontwikkeling van het woongebied en de herstructurering van de bestaande fabriekslocatie. De locatie zal volgens het principe van het organisch ontwikkelen over een langere periode worden ontwikkeld.

4.2. Centrumgebied Koningshoek

Begrenzing

Deze ontwikkelingslocatie betreft het winkelcentrum, de bijbehorende parkeerterreinen en de onbebouwde ruimte tussen de Westlandseweg en de spoorlijn.

Ligging

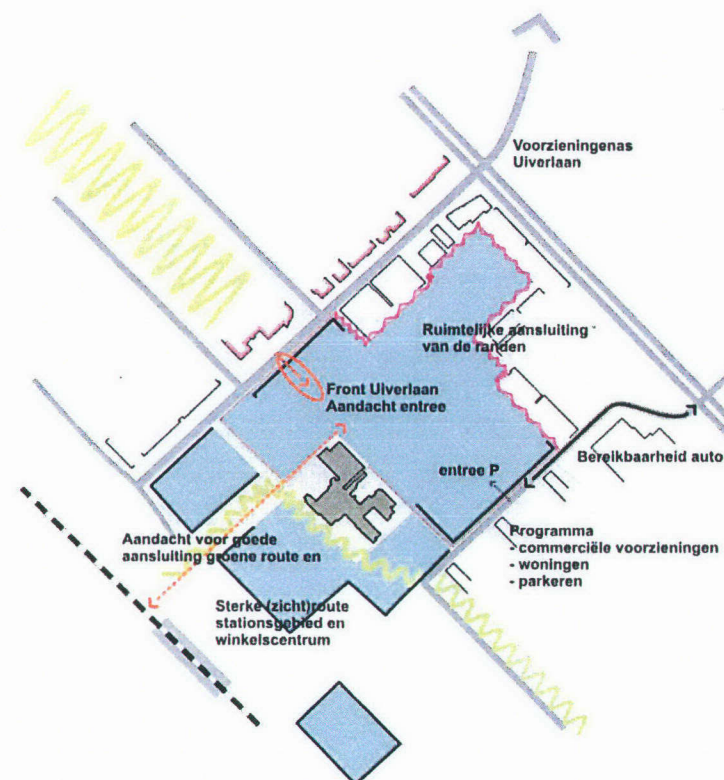
Het winkelcentrum Koningshoek ligt centraal in de gemeente, nabij de hoofdverkeersader Westlandseweg, op korte afstand van het station en wordt ontsloten via de Uiverlaan en Van Beethovenlaan. In de directe omgeving liggen het Stadhuis en het multifunctioneel centrum Koningshof met onder meer bibliotheek en muziek- en balletschool.

Programma

Vernieuwing van dit winkelcentrum uit de zeventiger jaren en de omgeving is gewenst. Programatisch uitgangspunt bij de vernieuwing van het gebied is toevoeging van commerciële functies, wonen, mogelijkheden voor zorg, versterking ruimtelijke identiteitsdragers etc..

Ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden

Het winkelcentrum is erg introvert. Bij de herontwikkeling dient gelet te worden op uitstraling en



belevingswaarde vanuit de omliggende wijken. Van belang is dat de inrichting en de menging van functies bijdragen aan meer levendigheid, ook in de avonden. Bij de planvorming is rekening te houden met de bereikbaarheid voor auto's en langzaam verkeer en een goede routing voor expeditieverkeer en voetgangers.



gemeente
Maassluis

Postbus 55, 3140 AB MAASSLUIS

ONTVANGEN 02 MRT 2016

Port Betaald
Port Payé
Dons Rec



Afzender:

Gemeente Maassluis
koningshoek 93.050
3144 BA Maassluis

P

Packs

Collo 1 van 1

Bezorgen

woensdag 02 maart 2016



10484483(1)

Ontvanger:

Raad van State
Oranjestraat 15
2514 JB 'S Gravenhage
Nederland
T.a.v. L.Bak

ONTVANGEN 02 MRT 2016

ONTVANGEN 02 MRT 2016

	P22
Pakket PM - 0 t/m 10 kg. 1kg: pm	P22 f22DenHaag

12

Raad
vanState

Postbus 20019 - 2500 EA Den Haag

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

