



Gemeente Rotterdam
dS+V

VOORONTWERP
BESTEMMINGSPAN

GOLFBAAN OOST-ABTSPOLDER

juli 2008



Gemeente Rotterdam
dS+V

VOORONTWERP
BESTEMMINGSPLAN

GOLFBAAN OOST-ABTSPOLDER

Opgesteld door:

dS+V
Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

Vastgesteld d.d.

Goedgekeurd d.d.

juli 2008
printdatum 9 juli 2008

INHOUD

- I Toelichting
- II Voorschriften
- III Kaarten (apart bijgevoegd)

I TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	11
1.1	Aanleiding	11
1.2	Gekozen planopzet	11
1.3	Ligging en begrenzing	11
2.	Beleid	13
2.1	Vigerend bestemmingsplan	13
2.2	Beleidskader	13
2.2.1	Rijksbeleid	13
2.2.2	Provinciaal beleid	14
2.2.3	Gemeentelijk beleid	15
3.	Beschrijving van het plangebied	17
3.1	Archeologie	17
3.1.1	Beleidskader	17
3.1.2	Bewoningsgeschiedenis	17
3.1.3	Archeologische verwachting	18
3.1.4	Aanbevelingen	18
3.2	Historie	19
3.2.1	Ontstaansgeschiedenis	19
3.2.2	Reconstructie van Midden-Delfland	19
3.3	Huidig gebruik	20
3.3.1	Gebruik en functioneren	20
3.3.2	Recreatie	21
3.3.3	Plangebied in zijn omgeving	21
4.	Planbeschrijving	23
4.1	Algemeen	23
4.2	Behoeftte aan golfbanen	23
4.3	Inpassing	23
4.3.1	Ontwerp	23
4.3.2	Grondverzet	24
4.3.3	Programma	26
4.4	Realisatie	27
5.	Water	29
5.1	Beleidskader Water	29
5.2	Samenwerking met de waterbeheerder	30
5.3	Huidige watersysteem	30
5.3.1	Oppervlaktewater kwantiteit	30
5.3.2	Oppervlaktewater kwaliteit	30
5.3.3	Waterkering	30
5.3.4	Riolering	30
5.4	De Wateropgave	31
5.4.1	Waterkwantiteit	31
5.4.2	Waterkwaliteit	31
5.4.3	Riolering	31
5.4.4	Mitigerende maatregelen	32
6.	Milieu	33
6.1	Beleid	33
6.2	Milieu effectrapportage	33

6.2.1	Algemeen	33
6.2.2	Plan/besluit	34
6.3	Geluid	34
6.3.1	Wegverkeer	34
6.3.2	Railverkeer	34
6.3.3	Luchtvaart	34
6.3.4	Geluidbelasting door plan op omgeving	34
6.3.5	Conclusie	35
6.4	Luchtkwaliteit	35
6.5	Bodem	38
6.6	Externe veiligheid	41
6.6.1	Transport gevaarlijke stoffen over weg	42
6.6.2	Transport gevaarlijke stoffen over rail	42
6.6.3	Transport gevaarlijk stoffen over het water	42
6.6.4	Luchtvaart	42
6.6.5	Conclusie	43
6.7	Flora en Fauna	43
6.8	Duurzaamheid en energie	45
6.8.1	Duurzaam bouwen	45
6.8.2	Energie	45
7.	Sociale veiligheid en leefbaarheid	47
8.	Handhaving	49
9.	Financiële uitvoerbaarheid	51
10.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Noordpunt van de Oost-Abtspolder (NOAP), gelegen tussen de Schie, de Poldervaart en bedrijventerrein Noordwest, is tot 1985 gebruikt voor de berging van baggerslib. Het gebied werd daarna ingericht als Definitieve Opslagplaats (DOP) van verontreinigde grond en als Logistiek Technisch Centrum (LTC) voor de tijdelijke opslag en bemonstering van verontreinigde grond. De opslagplaats is in 2003 gesloten, het Logistiek Technisch Centrum (LTC) zal in 2008 zijn ontmanteld. De nazorg van de opslagplaats komt in handen van de Provincie Zuid-Holland.

De Noordpunt wordt ingericht door Progolf b.v., de Reconstructiecommissie Midden Delfland en het Recreatieschap Midden Delfland, in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland en de Gemeente Rotterdam. De inrichting omvat de aanleg van een golfbaan, bijbehorende voorzieningen, recreatievoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van natuureducatie. Omdat het geldend bestemmingsplan verouderd is en de ontwikkeling niet gerealiseerd kan worden op basis van het geldend plan is ervoor gekozen om de ontwikkeling via een nieuw bestemmingsplan mogelijk te maken.

1.2 Gekozen planopzet

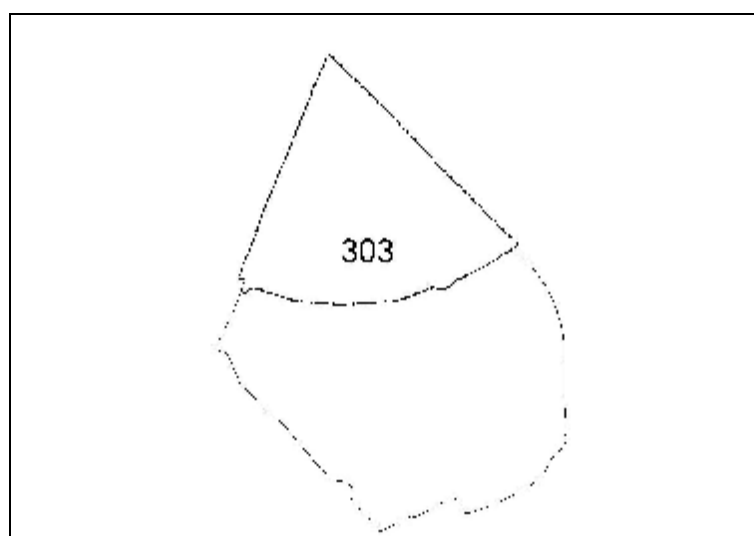
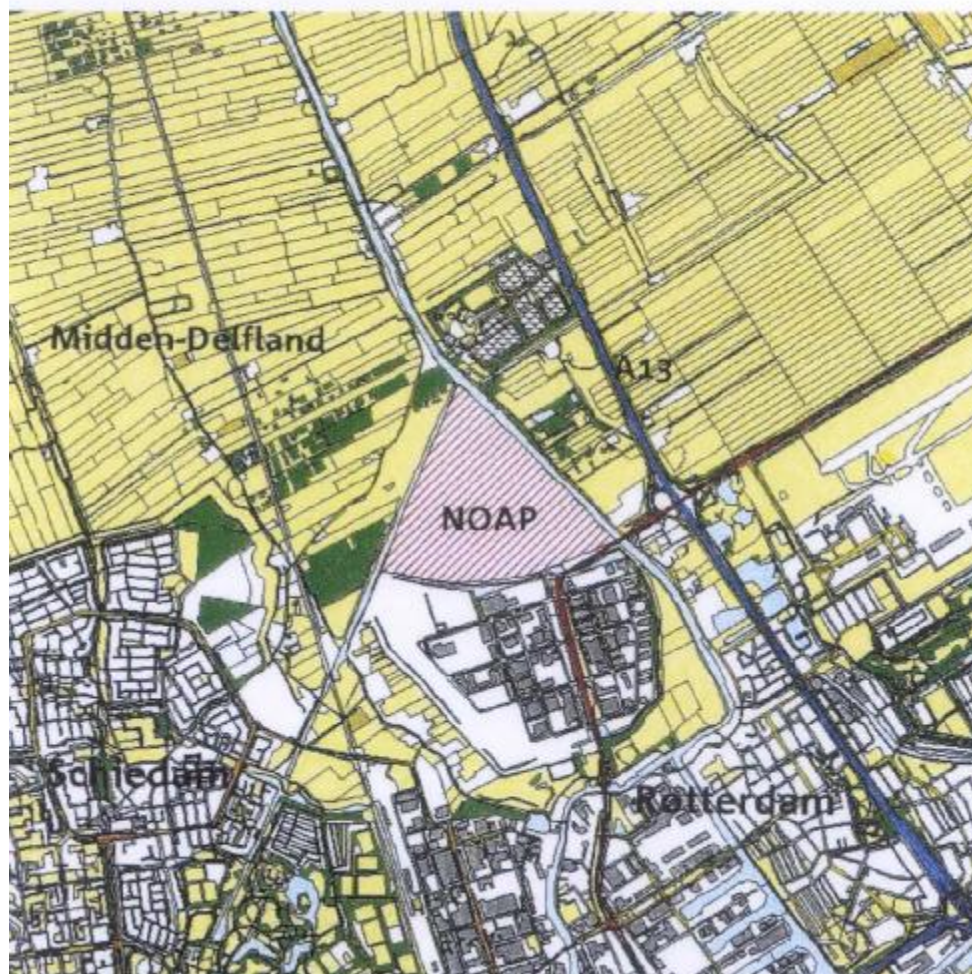
De gemeenteraad van Rotterdam zal dit bestemmingsplan vaststellen, gericht op het mogelijk maken van de gewenste inrichting van de Noordpunt van de Oost-Abtspolder. Het opgestelde MER stelt de gemeenteraad in staat om een afgewogen besluit te nemen, waarin milieubelangen zijn meegenomen. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van de golfbaan direct/ primair mogelijk, in het plan zijn geen wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingregels opgenomen. Er is gekozen voor globale recreatieve bestemmingen die richting aangeeft waar opvallende elementen gerealiseerd kunnen worden. Tevens bevat het bestemmingsplan een aanlegvergunningstelsel, gericht op de bescherming van de voorzieningen van de DOP.

Voorafgaand aan de vaststelling door de raad van dit bestemmingsplan zal Progolf b.v. een aanvraag op basis van artikel 19 van de Wet op de ruimtelijke ordening indienen om te starten met de voorbereidende werkzaamheden, zoals onder meer het aanvoeren en in depot zetten van grond.

1.3 Ligging en begrenzing

Het plangebied maakt deel uit van het Regiopark Midden Delfland en is gelegen in deelgemeente Overschie en ligt ten oosten van gemeente Schiedam. Het is de overgang van het stedelijk naar het landelijk gebied. De polder is met havenslib opgehoogd. De westgrens van het plangebied wordt gevormd door de Poldervaart met daarlangs de Broekkade. Aan de overzijde van de Poldervaart ligt het recreatiegebied "Poldervaart fase 1". De oostgrens van het plangebied wordt gevormd door de Delftse Schie, met daarlangs de Kethelse kade. Aan de overzijde, langs de Delftse Schie loopt de Delftweg. Direct ten zuiden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Noord-West en de Matlingeweg. De zuidgrens van het plangebied is gelijk aan de deelgemeentegrens.

Figuur 1.1 Ligging plangebied in omgeving



Vigerend bestemmingsplan

2. Beleid

2.1 Vigerend bestemmingsplan

Het volgende geldende plan is geheel binnen het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. Bij het plan is aangegeven wanneer het is vastgesteld door de gemeenteraad en wanneer het is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland:

Oost Abtspolder, ubp in hoofdzaak	303
Vastgesteld	d.d. 27-02-1958
Goedgekeurd	d.d. 26-01-1959
Kroonbesluit	d.d. 14-04-1961

In het bovenstaand vigerende bestemmingsplan is voor de Noordpunt van de Oost-Abtspolder één totaalbestemming opgenomen, namelijk 'doeleinden van openbaar nut' met ter plaatse van de huidige Matlingeweg, de bestemming "Hoofdweg".

Ten behoeve van het mogelijk maken van de aanleg van de DOP hebben burgemeester en wethouders op basis van art 19 WRO vrijstelling verleend van het vigerende bestemmingsplan.

2.2 Beleidskader

2.2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte omvat de visie van het Kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de komende decennia. Hiermee is het ruimtelijke beleid tot 2020 vastgelegd met een doorkijk tot 2030. De Nota heeft een strategisch karakter en richt zich op de hoofdlijnen van het beleid. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid kan worden samengevat als: ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. Het kabinet heeft gekozen voor een dynamisch en op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid, met als uitgangspunt 'decentraal waar dat kan, centraal waar dit moet'. Het accent ligt daarbij op 'ontwikkeling' in plaats van op 'ordering'.

De Nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Daarbij hoort een aangepaste verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. Samenspel tussen overheden, maatschappelijke organisaties en burgers wordt nodig geacht om problemen effectief aan te pakken en kansen beter te benutten. Aan decentrale overheden en andere betrokkenen wordt - anders dan tot nu toe het geval was - meer ruimte gelaten om tot maatwerkoplossingen te komen. Verantwoordelijkheden worden daarbij zo dicht mogelijk bij burgers en betrokken partijen gelegd.

Als uitgangspunten van de Nota Ruimte gelden:

- ontwikkelingsplanologie;
- decentralisatie van verantwoordelijkheden;
- terugdringen van regeldichtheid en vergroten van transparantie door deregulering;
- de uitvoeringsgerichtheid van het beleidsstuk.

Daar waar wordt gesproken over ruimtelijke kwaliteit gaat het in de visie van het Kabinet om gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. *Gebruikswaarde* heeft betrekking op de mate waarin ruimte op een zodanige wijze voor verschillende functies kan worden benut dat zij elkaar versterken. *Belevingswaarde* betreft vooral de leefomgeving en heeft betrekking op cultureel besef en diversiteit, de menselijke maat, de aanwezigheid van karakteristieke kenmerken en schoonheid. Bij *toekomstwaarde* gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit in de tijd.

In de Nota zijn door het kabinet nadere eisen gesteld welke een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en -uitvoering betrokken partijen. Voorbeelden van deze eisen zijn het locatiebeleid en de watertoets. Het kabinet waarborgt de basiskwaliteit door actief het belang van een aantal meer financiële principes op te nemen in het nationale ruimtelijke beleid.

Zo zal bijvoorbeeld gelden dat er géén afwenteling van negatieve effecten van nieuwe activiteiten mag plaatsvinden op het bestaande ruimtegebruik en op functies zoals water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt als uitgangspunt dat decentrale overheden samen met marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de kosten van de benodigde groenvoorzieningen, verkeers- en vervoerontsluiting en andere investeringen die samenhangen met nieuwe bouwactiviteiten. Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen.

Zowel de vier grote steden als de middelgrote steden hebben te maken met sociaal-economische en sociaal-culturele problemen, waardoor de leefbaarheid is teruggelopen. Bovendien bestaat er een tweedeling tussen een relatief arme multiculturele stad en een relatief rijk, autochtoon ommeland. De Nota schept voorwaarden om middengroepen voor de stad te behouden. Steden dienen veilig te zijn, een breed scala aan voorzieningen te kennen en meer variatie in het aanbod aan woningen te bieden. Van de totale uitbreiding van de woningvoorraad met 360.000 woningen voor 2030, moet 40 procent plaatsvinden binnen het huidige stedelijke gebied. Herstructurering, stedelijke vernieuwing en transformatie van steden is derhalve van grote betekenis. Daarbij dient ook voldoende aandacht te worden besteed aan ruimte voor (dag)recreatie. Provincie en gemeenten moeten daarom voldoende ruimte reserveren en creëren voor ontspanningsmogelijkheden.

Nota Belvedere

Het beleid in de Nota Belvedere (Ministeries van OCW, VROM, LNV, V&W, 1999) is gericht op het scheppen van goede voorwaarden om de cultuurhistorische identiteit meer van invloed te laten zijn op de inrichting van de ruimte en expliciet te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen en -planvormingsprocessen. Het doel is tweeledig, enerzijds verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en anderzijds behoud van het cultureel erfgoed. Dit wordt onder andere bereikt door het herkenbaar houden van de cultuurhistorische identiteit van zowel het stedelijk als het landelijk gebied, en het erkennen van deze kwaliteit als uitgangspunt voor verdere ontwikkelingen. Het centrale thema is 'behoud door ontwikkeling'. In de Nota zijn zogeheten Belvederegebieden aangewezen. Dit zijn in cultuurhistorisch opzicht de meest waardevolle gebieden van Nederland waarbij wordt gestreefd om te komen tot een consistente inbreng vanuit het cultuurbeleid in het ruimtelijk beleid. Het plangebied maakt geen deel uit van een belvederegebied.

2.2.2 Provinciaal beleid

Nota Regels voor ruimte

De Nota Regels voor Ruimte (vastgesteld 8 maart 2005) vormt samen met de streekplannen het beoordelingskader van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland (GS) voor gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Daarmee is de nota samen met de streekplannen het belangrijkste instrument om de provinciale ruimtelijke belangen te beschermen. Hierbij wordt er ruimte gegeven aan lokale overheden om de belangen van lokaal niveau op eigen wijze te beschermen en te ontwikkelen. In de streekplannen zijn de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en de bijbehorende opgave opgenomen. In deze nota is verwoord waaraan vanuit provinciale optiek gemeentelijke en regionale ruimtelijke plannen moeten voldoen om die opgave te kunnen verwezenlijken.

De nota bevat beleidsregels als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Met deze regels wordt enerzijds een doelmatige vertaling van het algemene ruimtelijke beleid in gemeentelijke ruimtelijke plannen beoogd, anderzijds wordt aangegeven hoe GS met planbeoordeling willen omgaan. Gezien het feit dat de nota alleen de regels geeft die voor GS van wezenlijk provinciaal belang zijn, wordt bij de plantoetsing uitgegaan van één hardheidsgradering. Dit betekent dat bij afwijking van de regels uit het toetsingskader in beginsel goedkeuring wordt onthouden aan (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan. De nota is onderverdeeld in de onderdelen: algemeen; economie, mobiliteit en samenleving; landelijk gebied; milieu; water en cultureel erfgoed.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR 2020) bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten. Het betreft een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode van 2005 tot 2020.

Het RR 2020 is opgesteld door Provincie en de stadsregio en is in oktober 2005 vastgesteld. Het behelst een herziening van het Streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht Regionaal Structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. De kern van het RR 2020 bestaat uit een tienpuntenplan voor de regio, bestaande uit vijf gebiedsgerichte en vijf thematische opgaven. In het RR 2020 zijn al deze punten uitgewerkt in strategische programma's en projecten. In dit streekplan is de Noordpunt van de Oost-Abtspolder aangeduid als 'te ontwikkelen openluchtrecreatie of stedelijk groen', het gebied aan de overzijde van de Poldervaart als 'openluchtrecreatie of stedelijk groen' en het daar ten noorden van gelegen gebied ter hoogte van het gehucht De Zweth als 'te ontwikkelen natuurgebied'. De Noordpunt van de Oost-Abtspolder en het aan de noordzijde grenzende gebied, maakt deel uit van het Regiopark Delfland; het streefbeeld voor de Noordpunt is 'ontwikkeling en versterking van recreatieve bos- en parkstructuur', met aan de oostzijde het bestaande fietspad en de weg langs de Schie en aan de noordwestzijde van het plangebied een 'te ontwikkelen aanvullende fietsstructuur' langs de Poldervaart.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)

De CHS (provincie Zuid Holland, 2002) biedt een overzicht in hoofdlijnen van het cultureel erfgoed van de provincie. Daartoe zijn de belangrijkste archeologische, historisch-landschappelijke en historisch-stedenbouwkundige structuren, patronen en terreinen op kaart gezet en gewaardeerd. De provincie heeft met de CHS een onderlegger willen verschaffen voor een integraal - in samenhang met overige beleidsvoornemens - en gebiedsgericht monumentenbeleid. Op deze kaart zijn de historisch waardevolle structuren en gebieden in drie kwaliteitsniveaus aangegeven; zeer hoog, hoog en redelijk hoog waardevol. De kaart heeft een signaalfunctie bij het ontwerpen aan de stad. In de CHS zijn de hoofdafwateringskanalen de Delftse Schie en de Poldervaart aangegeven als zijnde van hoge landschappelijke waarde. De - vanuit de Noordpunt van de Oost-Abtspolder gezien - buiten de Poldervaart gelegen poldergrens is eveneens van hoge waarde. De poldergrenzen aan weerszijden van de Delftse Schie, de Kethelsekade en de Delftweg, zijn van redelijk hoge waarde.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010)

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010, in maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld, heeft de gemeente Rotterdam het kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Het havengebied ten westen van de Maastunnel (de Schiehaven-Müllerpier uitgezonderd) komt hierin niet aan de orde. Evenmin gaat het plan uitgebreid in op de ruimtelijke planvorming in de regio. Hiervoor bestaan andere plannen, zoals het Havenplan, het Streekplan van de provincie Zuid-Holland, het ROM-Rijnmond-programma en het rapport 'De Haalbare Kaart', dat zich richt op de ruimtelijk-strategische opgaven in de Stadsregio Rotterdam. Wel komen in het RPR 2010 de raakvlakken met het havengebied en de regio aan de orde.

De Noordpunt van de Oost-Abtspolder wordt op de plankaart aangeduid als 'bossen en plassen'. Bij "lopende stedelijke strategische projecten" wordt de DOP-NOAP beschreven als 'omvorming grondstort tot groen recreatief gebied'.

Beleidsnota Verkeer en Vervoer en Regionaal Verkeer- en Vervoersplan

Het verkeer- en vervoersbeleid voor de stad Rotterdam is vastgelegd in het Verkeer- en Vervoersplan Rotterdam 2003- 2020 (VVPR). Voor de Stadsregio Rotterdam is het verkeer- en vervoersbeleid beschreven in het Regionale Verkeer- en Vervoersplan 2002- 2020 (RVVP). Het VVPR en het RVVP zijn in 2003 bestuurlijk vastgesteld en sluiten inhoudelijk nauw op elkaar aan. Het Rotterdamse verkeer- en vervoerbeleid staat in dienst van twee doelen: het stimuleren van de werkgelegenheid en het creëren van een aantrekkelijke woonstad. Het verkeer- en vervoersbeleid is gericht op het ontsluiten van de economisch belangrijke plekken in de stad door het realiseren van stedelijke vervoerscorridors (stimuleren werkgelegenheid) en het creëren van stadsleefgebieden (aantrekkelijke woonstad). De basis van het Rotterdamse verkeer- en vervoernetwerk wordt gevormd door een spinnenwebstructuur. De routes tussen de rand van de stad én de routes tussen de verschillende subcentra onderling dienen van voldoende kwaliteit te zijn. Tussen de rand van de stad en de binnenstad worden stedelijke vervoerscorridors gecreëerd. Elke vervoerscorridor heeft een stadspoort, waar wegen, openbaar vervoer en fiets samenkomen en waar de overstap kan worden gemaakt tussen verschillende modaliteiten.

Stadsleefgebieden zijn aaneengesloten gebieden met een herkenbare stedenbouwkundige structuur, welke goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, maar waar doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk omheen wordt geleid.

Om stadsleefgebieden te creëren, wordt ingezet op de volgende maatregelen: bundelen, ordenen en inpassen van verkeer op een beperkt aantal hoofdaders, verbeteren verkeersveiligheid en tegengaan parkeerproblematiek in woonwijken.

Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

De stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door B&W van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw) projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', de 'Very Important Projects', ofwel VIP-projecten. De golfbaan valt niet onder één van de VIP-projecten. Daarentegen wordt de golfbaan wel genoemd in kernbeslissingen 9, Rotterdam combineert de aanpak van milieu en ruimtelijke ordening op creatieve wijze. De locatie van de golfbaan staat op de kanskaart milieu aangewezen als buitengebied (natuur ontwikkeling)

Monumentenverordening Rotterdam 2003

Het monumentenbeleid van de gemeente Rotterdam is erop gericht de historische gelaagdheid van de stad te behouden voor toekomstige generaties en de kennis over de historische bebouwde omgeving te vergroten. Een van de instrumenten voor de uitvoering van het monumentenbeleid is de Monumentenverordening Rotterdam 2003. Er bevinden zich geen monumenten in het plangebied.

3. Beschrijving van het plangebied

3.1 Archeologie

3.1.1 Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een voorlopig vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zullen worden in de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

3.1.2 Bewoningsgeschiedenis

Tussen circa 6000 en 4400 voor Christus worden er in het gebied marine afzettingen gevormd (Afzettingen van Calais), verband houdend met de stijgende zeespiegel. Daarna neemt de snelheid van de zeespiegelrijzing af en gaat het plangebied voor lange tijd, mogelijk tot kort voor het begin van de jaartelling, deel uitmaken van een uitgestrekt veengebied.

De Schie met haar vertakkingen is mogelijk in oorsprong een veenafwateringsriviertje richting de Maas. De veenvorming werd in het plangebied onderbroken in de laatste eeuwen voor de jaartelling door toegenomen rivier - en/of zeeïnvloed. Het veengebied raakte beter ontwaterd, en waarschijnlijk ook beter begaanbaar, en bovendien vond er vanuit de veenafwateringsriviertjes sedimentatie van klei en zand plaats (Afzettingen van Duinkerke I/II). De kern van het veengebied van de latere Abtspolder bleef echter onaangetaast.

De randen van de veengebieden en de kleiige of zandige oevers van de riviertjes werden in de loop van de IJzertijd bewoonbaar. In de Romeinse tijd werd er ook gewoond op de dichtgeslibde kreekbeddingen. In de directe omgeving van het plangebied, vooral zuidwestwaarts in Schiedam en noordwaarts in de Noord-Kethelpolder zijn vele vindplaatsen bekend uit de IJzertijd (800 voor Christus - begin van de jaartelling) en de Romeinse tijd (begin van de jaartelling tot 350 na Christus).

Na de intensieve bewoning van de wijdere omgeving in de Romeinse tijd, zijn er in het plangebied pas weer aanwijzingen voor bewoning vanaf de 10^e eeuw. De middeleeuwse ontginning van het veen – en klei - op - veengebied rondom Overschie, begint in de 10^e eeuw, vanuit het oude bewoningscentrum Vlaardingen. Rond 1040 kreeg de bewoningskern die toen "Skie" heette een eigen kapel, die later een parochiekerk werd. Door middel van het graven van parallelle sloten vanuit het bewoningslint langs de Polderwatering is het gebied van de Abtspolder ontwaterd en in cultuur gebracht (Afbeelding 1). De algemene tendens in de ontgonnen gebieden is dat door de ontwatering een verlaging van het maaiveld optrad, waardoor het grotendeels nog onbedijkte gebied kwetsbaar werd voor overstromingen.

Van belang zijn de 12^e-eeuwse overstromingen vanuit de Nieuwe Maas, waarbij ook in de randen van het plangebied een dun kleidekje op het veen kan zijn afgezet (Afzettingen van Duinkerke III).

Een belangrijk vraagstuk in de studie van de historisch - geografische ontwikkeling van Overschie is de plaats en datering van de dam die tijdelijk in de Schie moet hebben gelegen. Vanaf het moment van het leggen van de dam is er sprake van Schiedam, een naam die later over is gegaan op het huidige Schiedam, waar de afdamming van de Schie circa 1240-1250 moet hebben plaats gevonden. De oude nederzetting werd *Ouderschie*, een naam die later verbasterde tot *Overschie*. De oude dam zal vermoedelijk weer zijn opgeruimd.

De toestand met betrekking tot de waterhuishouding in Schieland moet omstreeks 1280 niet erg rooskleurig zijn geweest. Er waren herhaaldelijk (rivier)dijk doorbraken, maar er waren ook problemen met de beheersing van het binnenwater. Het graven van de Poldervaart en het tot stand brengen van een doorlopende, naar het noorden gerichte waterkering (Rodenrijsche kade, Doenkade, Oude Dijk) omstreeks 1281 worden met elkaar in verband gebracht. Als reden voor de aanleg van deze werken wordt aangegeven de opheffing van de boezemgemeenschap tussen de voorlopers van het latere Delfland en van het latere Schieland. In de monding van de Poldervaart bij de Nieuwe Maas kwam de uitwatering van Delfland te liggen. Ter hoogte van de Doenkade, mogelijk nog juist in het plangebied, lag vanaf 1281 een nieuwe dam met een overtoom (tot circa 1400). Deze dam sloot aan op een nieuw gelegde smalle kade in de Oost - Abtspolder, die aansloot op de Oude Dijk bij de voormalige boerderij 's Gravenhuize in Overschie. De aanleg van de huidige kade langs de Schie (de Kethelse Kade) is niet ouder dan de 15^e eeuw. De aanleg ervan zal samenhangen met de introductie van de molenbemaling, toen er steeds hoger kon worden opgemalen, het land steeds dieper wegzakte, en de kades sterk verhoogd moesten worden. De molen die voor de uitwatering van de Abtspolder zorgde, stond vanouds ter hoogte van de Doenkade.

De dam bij de Doenkade vormde een extra obstakel in de Schiedamse en later ook (toen de Rotterdamse Schie was gegraven circa 1340 - 1347) in de Rotterdamse vaarroutes naar Delft. De dam werd uiteindelijk dan ook opgeofferd aan de scheepvaartbelangen, maar dat had wel een lange lijdensweg wat betreft de boezemgemeenschap Delfland-Schieland tot gevolg. Door het graven van de Delfshavense Schie aan het einde van de 14^e eeuw, kwam Overschie strategisch op het kruispunt van de drie Schieën te liggen.

Vanaf 1579 wordt de westzijde van de Schie (dus ook de Kethelse Kade) benut om de schepen voort te trekken. Ingrijpend voor het aanzicht van de Oost - Abtspolder was de 18^e - en 19^e - eeuwse turfwinning, waarbij een groot deel van het gebied in waterplassen veranderde. Tussen 1870 en 1877 werden de ontstane plassen drooggemaakt. Het gebeurde met een stoomgemaal dat was gebouwd iets ten noorden van de Doenkade. De plaats is nog zichtbaar in het onregelmatige verloop van de sloten in de randzone langs de kade. Na WOII is het grootste deel van het gebied opgespoten, en tot voor kort gebruikt als grondstort.

3.1.3 Archeologische verwachting

In de diepere ondergrond kunnen in het hele plangebied bewoningssporen en vondsten uit de steentijd aanwezig zijn. In de randzones van het plangebied is, voornamelijk buiten het (sub-) recent opgehoogde gebied, het veen met er op mogelijk kleiafzettingen vanaf de late prehistorie bewaard gebleven. In dit gebied kunnen bewoningssporen en vondsten vanaf de Late IJzertijd tot en met de Late Middeleeuwen voorkomen. Op en langs de kades langs de Poldervaart en de Schie kunnen bewoningssporen vanaf de Late Middeleeuwen voorkomen.

3.1.4 Aanbevelingen

Voor de randzones van het gebied, inclusief de kades langs de Schie en de Poldervaart (gebied A op de Plankaart) geldt een vrijstellingsbevoegdheid en een aanlegvergunningvereiste voor bouw- respectievelijk graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100 vierkante meter en die tevens dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld.

Voor het opgespoten en opgehoogde deel van het gebied (gebied B op de plankaart) geldt een vrijstellingsbevoegdheid en een aanlegvergunningvereiste voor bouw- respectievelijk graafwerkzaamheden met een oppervlakte groter dan 200 vierkante meter en die tevens dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP.

3.2 Historie

3.2.1 Ontstaansgeschiedenis

De Schie is oorspronkelijk een natuurlijke veenstroom, maar delen zijn ook gegraven. Rond 1100 vindt in de uiterwaard ten zuiden van de Kandelaarweg een bedijking plaats, waardoor de Oost-Abtspolder ontstaat. De Poldervaart wordt in 1280 gegraven om de wateroverlast in de Schiedelta op te lossen. In 1340 laat Rotterdam een eigen vaart naar de Schie graven: de Rotterdamse Schie. In 1389 graaft Delft een eigen verbinding naar de Maas: de Delfshavense Schie. Hiermee komt Overschie op de kruising van 3 Schieën te liggen en is de basis gelagd voor de potentie tot watergebonden bedrijvigheid in de Huidige Spaanse Polder. Met de aanleg van de dijken van de Oost-Abtspolder en de Poldervaart is de karakteristieke puntvorm van het plangebied een feit.

Het middelste deel van de polder wordt uitgeveend en komt dieper te liggen dan de randen van de polder. De vervening en inklinking leiden ertoe dat de gehele polder in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw een stuk lager komt te liggen dan de watergangen. In 1873 wordt de polder door middel van een stoomgemaal drooggelegd.

In de periode 1967 tot 1985 wordt de Oost-abtspolder bij Rotterdam getrokken en verbonden door de aanleg van 2 bruggen over de Schie. Ook wordt een groot deel van de Oost-Abtspolder opgehoogd met havenslib en slib uit de Overschiese Plassen. Daarmee gaan de oorspronkelijke bodem en verkaveling van het landschap reeds verloren. In het zuidelijk deel van de Oost-Abtspolder wordt vanaf eind jaren tachtig van de vorige eeuw het bedrijventerrein Noord-West aangelegd. Het noordelijk deel wordt vanaf de jaren negentig gebruikt als definitieve opslagplaats (DOP) voor verontreinigde grond; daarbij wordt tevens een logistiek technisch centrum (TLC) aangelegd voor de tijdelijke opslag en bemonstering van grond. De DOP is in 2003 gesloten en het TLC wordt momenteel ontmanteld (dit moet in 2008 afgerond zijn).

3.2.2 Reconstructie van Midden-Delfland

De aanleg van de golfbaan en voorzieningen in de Noordpunt van de Oost-Abtspolder is onderdeel van de reconstructie van Midden Delfland. Dat gebied is een open, groen weidegebied van ca. 6.600 hectare in de zuidwesthoek van de Randstad. Het gebied wordt in het zuiden begrensd door de steden Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. In het noordoosten ligt de stad Delft en in het westen het glastuinbouwgebied van het Westland. In 1977 heeft de Eerste Kamer de Reconstructiewet Midden-Delfland aanvaard, ten behoeve van de uitvoering van die wet is de Reconstructiecommissie Midden-Delfland in het leven geroepen. Doel van de wet is om de verstedelijking in het gebied een halt toe te roepen en het groene karakter van het gebied te behouden, door middel van het aanleggen van groene buffers en recreatieve mogelijkheden langs de randen van het gebied. Voor de uitvoering van de werkzaamheden is Midden-Delfland verdeeld in drie deelgebieden: Lickebaert in het zuiden, Gaag in het westen en Abtswoude in het oosten. De Noordpunt van de Oost-Abtspolder maakt deel uit van deelplan Abtswoude.

Het gebied van de Noordpunt was in de plannen van de reconstructie oorspronkelijk bestemd voor zeer intensief gebruik zoals hindersporen (bijvoorbeeld motorcross), manifestaties en tentoonstellingen. Bij de nadere uitwerking is in overleg met de gemeente en omwonenden afgezien van een inrichting waarbij hindersporen een rol spelen. Naast de (geluids)overlast die deze vorm van inrichting zou kunnen veroorzaken speelde ook mee dat inmiddels de DOP was gerealiseerd en hindersporen niet verenigbaar werden geacht met de zorg voor een goede afdekking van de DOP. De realisatie van een manifestatie terrein werd minder wenselijk en haalbaar geacht vanwege de ligging onder de aanvliegroete naar het vliegveld. Mede vanwege de strengere veiligheidsvoorschriften werden problemen voorzien bij de realisatie van voorzieningen die gelijktijdig grote aantallen bezoekers aantrekken.

Tussen betrokken partijen is daarom afgesproken op de Noordpunt een andere vorm van intensieve recreatie te realiseren en de private sector de mogelijkheid te bieden bij de planvorming en realisatie een rol te spelen. Dit heeft inmiddels een vervolg gekregen in de samenwerking met Progolf b.v..

3.3 Huidig gebruik

3.3.1 Gebruik en functioneren

De Noordpunt van de Oost-Abtspolder heeft een oppervlakte van circa 67 hectare, waarvan 37 hectare wordt ingenomen door de Definitieve Opslagplaats (DOP) van verontreinigde grond, 4 hectare door het talud van DOP naar randstrook, 13 hectare door de randstroken, 12 hectare door het LTC en 1 ha door het terrein van de loswal.

Definitieve Opslagplaats (DOP)

De Noordpunt van de Oost-Abtspolder is tot 1985 gebruikt voor de berging van baggerslib uit de Rotterdamse havens. Sinds 1992 is het gebied vervolgens in gebruik geweest als definitieve opslagplaats (DOP) van verontreinigde grond (op het baggerslibdepot). De onderstaande luchtfoto geeft een beeld van de fase waarin nog stortactiviteiten plaatsvonden. Na het beëindigen van de stortactiviteiten in 2003 is de DOP afgedicht. De DOP is nu bedekt met een ruige grasvegetatie. Regenwater dat nu op de DOP valt, wordt door middel van een drainagesysteem opgevangen en afgevoerd naar de waterpartijen in de randstroken. Via een overstort wordt het water geloosd op de Delftse Schie. Water dat van onder de stort wordt opgevangen, wordt op het riool geloosd, daarbij wordt een deel van het water eerst voorgezuiverd.

De DOP levert beperkingen op aan het toekomstige gebruik. Zo zijn bijvoorbeeld ophogingen, diepwortelende bomen en funderingen van constructies maar beperkt mogelijk. In principe geldt een graafverbod en moeten de controle- en inspectieputten en peilbuizen goed bereikbaar blijven. Er moet rekening worden gehouden met incidentele reparaties van de bovenafdichting en - op de lange termijn - met de vervanging van het drainagesysteem en de bovenafdichting.

De DOP is een groot grondlichaam met een hoogte die varieert van 3 meter boven NAP in het zuiden tot circa 17 meter boven NAP op het hoogste punt. In de randstroken rondom de DOP heeft zich de afgelopen jaren een natuurlijke vegetatie ontwikkeld met een nat karakter. De randstroken hebben ook een functie om het overtollig regenwater van de DOP op te vangen en te bufferen.



Logistiek Technisch Centrum

In het zuidelijk deel van het plangebied ligt het Logistiek Technisch Centrum (LTC), dat is sinds 1992 in gebruik ten behoeve van de tijdelijke opslag en bemonstering van verontreinigde grond. Het LTC zal in 2008 worden ontmanteld, het terrein zal dan beschikbaar komen voor een ander gebruik. Naar verwachting komt in de loop van 2008 ook de loswal langs de Schie ter beschikking voor inrichting. Deze loswal is gebruikt voor het aanvoeren van zand en verontreinigde grond voor de DOP-NOAP.

3.3.2 Recreatie

Wandelen en fietsen

In en langs het plangebied loopt een aantal fiets- en wandelroutes. Op basis van het Provinciaal Fietsplan 2001 is een fietspad langs de westoever van de Delftse Schie aangelegd (fietspad nr. 212). Eveneens langs de Delftse Schie loopt een smal verhard wandelpad (pad R30 uit het provinciale Wandelpadenplan); dit pad houdt op waar het fietspad afbuigt van de Delftse Schie aan de zuidzijde van het plangebied.

Langs de oostzijde van de Poldervaart loopt een onverhard pad dat gebruikt wordt door wandelaars en fietsers; dit is pad R31 uit het provinciaal Wandelpadenplan. Aan de westzijde van de Poldervaart loopt een smal halfverhard wandelpaadje.

Varen

De Delftse Schie is een doorgaande route voor de gemotoriseerde recreatievaart, maar wordt ook gebruikt als regionaal en lokaal recreatief water (roeien). De gemeente Schiedam ziet de Poldervaart als een belangrijke verbinding voor de recreatievaart tussen Schiedam en Midden-Delfland. In de huidige situatie vormen de dam ter hoogte van Kandelaarweg 1 (deze is doorgegraven maar doorvaart is niet mogelijk) en de stuw tussen de Poldervaart en de Delftse Schie obstakels. Er zijn geen aanlegplaatsen langs de Delftse Schie en de Poldervaart.



Fietspaden, wandelpaden en vaarroutes

3.3.3 Plangebied in zijn omgeving

Het plangebied maakt deel uit van het Regiopark Midden Delfland. De westgrens van het plangebied wordt gevormd door de Poldervaart met daarlangs de Broekkade. Aan de overzijde van de Poldervaart ligt het recreatiegebied "Poldervaart fase 1", dat enige jaren geleden is ingericht met onder andere een strand, recreatieplas, speel- en ligweide, beplantingen en fiets- en wandelpaden.

De Poldervaart heeft een functie voor de afwatering. De vaart is voor de gemeente Schiedam een belangrijke ecologische en recreatieve verbinding. Het vormt de schakel tussen veel groengebieden in Schiedam en mondt uiteindelijk uit in Midden-Delfland bij het plangebied. De oostgrens van het plangebied wordt gevormd door de Delftse Schie, met daarlangs de Kethelse kade. De Delftse Schie heeft functies voor afwatering en scheepvaart. Aan de overzijde, langs de Delftse Schie loopt de Delftweg.

Tussen de Delftse Schie en de rijksweg A13 ligt een gebied met de naam Schiezone, het omvat onder andere het landgoed De Tempel en de begraafplaats Hofwijck. Aan de overzijde van de A13 ligt de polder Schieveen en - ten zuiden daarvan - de polder Zestienhoven met daarin het vliegveld. Het plangebied ligt in de aanvliegroute van dat vliegveld.

Direct ten zuiden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Noord-West. Het terrein is niet gezoneerd, er zijn geen inrichtingen gevestigd die onder categorie A van de Wet geluidhinder vallen. Ten westen van het plangebied ligt de spoorlijn Rotterdam-Delft en bebouwing van de gemeente Schiedam. De Doenkade (N209) verbindt het plangebied in oostelijke richting met de A13 en met Berkel en Rodenrijs, Rotterdam Noordoost en Schiebroek. De Matlingeweg verbindt het plangebied in zuidelijke richting met de bedrijventerreinen Noordwest en Spaanse Polder, de A20 en Rotterdam-West.

4. Planbeschrijving

4.1 Algemeen

Het onderhavige bestemmingsplan is de basis voor de realisatie van het ontwerp van Proggolf b.v., het omvat de aanleg van een golfbaan, oefenbaan en driving range en de bouw van bijbehorende voorzieningen, zoals een multifunctioneel clubgebouw, recreatievoorzieningen gericht op wandelen, fietsen, vissen en varen en voorzieningen ten behoeve van natuureducatie. De DOP is in een fase van nazorg, het LTC is ontmanteld.

4.2 Behoeftte aan golfbanen

De belangstelling voor de golfsport is in Nederland de afgelopen jaren sterk toegenomen. Sinds geruime tijd is golf de snelst groeiende sport. Met meer dan 300.000 leden is de Nederlandse Golf Federatie inmiddels de derde sportbond van Nederland na de KNVB (voetbal) en de KNLTB (tennis).

Het gemiddeld aantal leden per golfclub bedraagt circa 700. Geen enkele andere tak van sport wordt gekenmerkt door zo veel grote clubs. Jaarlijks neemt in Nederland het aantal golfers toe met ongeveer 20.000. Met name de golfclubs in de Randstad zitten overvol en kunnen niet meer aan de vraag voldoen. Er zijn lange wachtlijsten en vaak zijn zelfs de wachtlijsten vol.

Rotterdam kent een tweetal golfbanen binnen de gemeentegrenzen; Golf Club Kralingen en Golf Centrum Rotterdam.

Golfbaan Kralingen heeft jaarlijks ongeveer 30.000 bezoeken. Deze golfbaan heeft 9 holes met een oppervlakte van 15 hectare. Veruit het grootste deel van de bezoekers komt uit de buurt: 70% van de bezoekers komt uit een straal van ongeveer 7 km. Golfbaan Kralingen zou willen uitbreiden maar dit is vanwege ruimtegebrek niet mogelijk.

De andere Rotterdamse golfclub, Golf Centrum Rotterdam, is het grootste oefen- en opleidingscentrum van Europa. Het centrum heeft 9 holes (par 3), een oppervlakte van 6,3 hectare en ca. 3.600 leden (anno 2007). Hoewel Golf Centrum Rotterdam een veel kleinere oppervlakte heeft, wordt de baan veel vaker bezocht dan Golfbaan Kralingen. Het Golf Centrum Rotterdam heeft een afslagbaan met 80 plaatsen en kan dus intensiever worden gebruikt.

Met het verder toenemen van de animo voor golfen ontstaat er een discrepantie tussen het aantal golfers en het aantal aanwezige golfbanen. Er zal dan een tekort ontstaan.

4.3 Inpassing

4.3.1 Ontwerp

Het plangebied is ingericht voor golfen en andere vormen van dagrecreatie. In het plangebied ligt een golfbaan met 18 holes, een oefenbaan met 3 – 6 holes, een driving range en een multifunctioneel clubgebouw. De DOP (geheel) en de randstroken (deels) worden recreatief gebruikt voor golfen en wandelen (enkele paden). Langs de Delftse Schie over de Kethelsekade ligt een verhard fietspad. In de zuidelijke strook van het plangebied is nu ook een verhard fietspad aangelegd. Over de DOP zijn enkele verbindende wandelpaden aangelegd. De verharde fietspaden maken deel uit van doorgaande regionale fietsverbindingen richting Midden-Delfland.

Het areaal open water en moeras in het plangebied neemt toe tot minimaal 8 hectare, de verdeling open water-moeras bedraagt daarbij 50%/50%. De randstroken functioneren voor de waterberging van de DOP. Op het hoogste punt van de golfbaan staat een uitkijktoren. Over de Poldervaart ligt een voetbrug en een voet-/fietsbrug, aan de oostzijde van de vaart zijn vlonders aangebracht voor vissers. In de Schiestrook ligt een moerastuin van ca 1500 m².

In de Zuidelijke strook liggen een multifunctioneel clubgebouw met beheerderswoning, ruimte voor natuureducatie, een driving range gebouw, een opslagloods, en een parkeerplaats. De parkeerplaats is ontsloten door middel van een weg, die aansluit op de Matlingeweg.

Langs de Matlingeweg is vanwege de aanleg van Parklane een strook gereserveerd voor een eventuele toekomstige verbreding van de brug en weg naar 2x2 rijstroken. Parkeerplaats en ontsluitingsweg worden verlicht.

Ter plaatse van de huidige loswal zijn voor de recreatievaart 10-20 aanlegplaatsen aangelegd en een daarbij behorend sanitairgebouwtje met milieudepot.

Binnen het plangebied worden de volgende voorzieningen gerealiseerd:

Voorziening	ha (circa)
18 holes en 3 - 6 oefenholes (w.v. 10% greens en tees, 90% fairways)	20 ha
Bebouwing (clubgebouw, afslag gebouw drivingrange, loods, uitkijktoren, eventueel sanitairgebouwtje met milieudepot bij aanlegplaatsen recreatievaart)	0,5 ha
Verhard overig: parkeerterrein, fietspaden, wandelpaden, wegen, terrein langs aanlegplaatsen recreatievaart, waarvan bestaand 0,5 ha	3 ha
Water en moeras	8 ha
Rough	36 ha
Totaal	67 ha

De bebouwing omvat het volgende:

Bebouwing	m2 b.v.o. (circa)
Multifunctioneel clubgebouw, waarvan horeca max 900 m2 bvo en beheerderswoning max 200 m2 bvo	4500 m2
Afslaggebouw driving range	1400 m2
Eén of meer loodsen voor opslag	700 m2
Sanitair gebouwtje met milieudepot bij aanlegplaatsen recreatievaart	100 m2
Totaal	6700 m2

De maximale hoogte van het clubgebouw is 15 m boven maaiveld, 19 m boven NAP. Op of nabij het hoogste punt van de DOP komt een uitkijktoren.

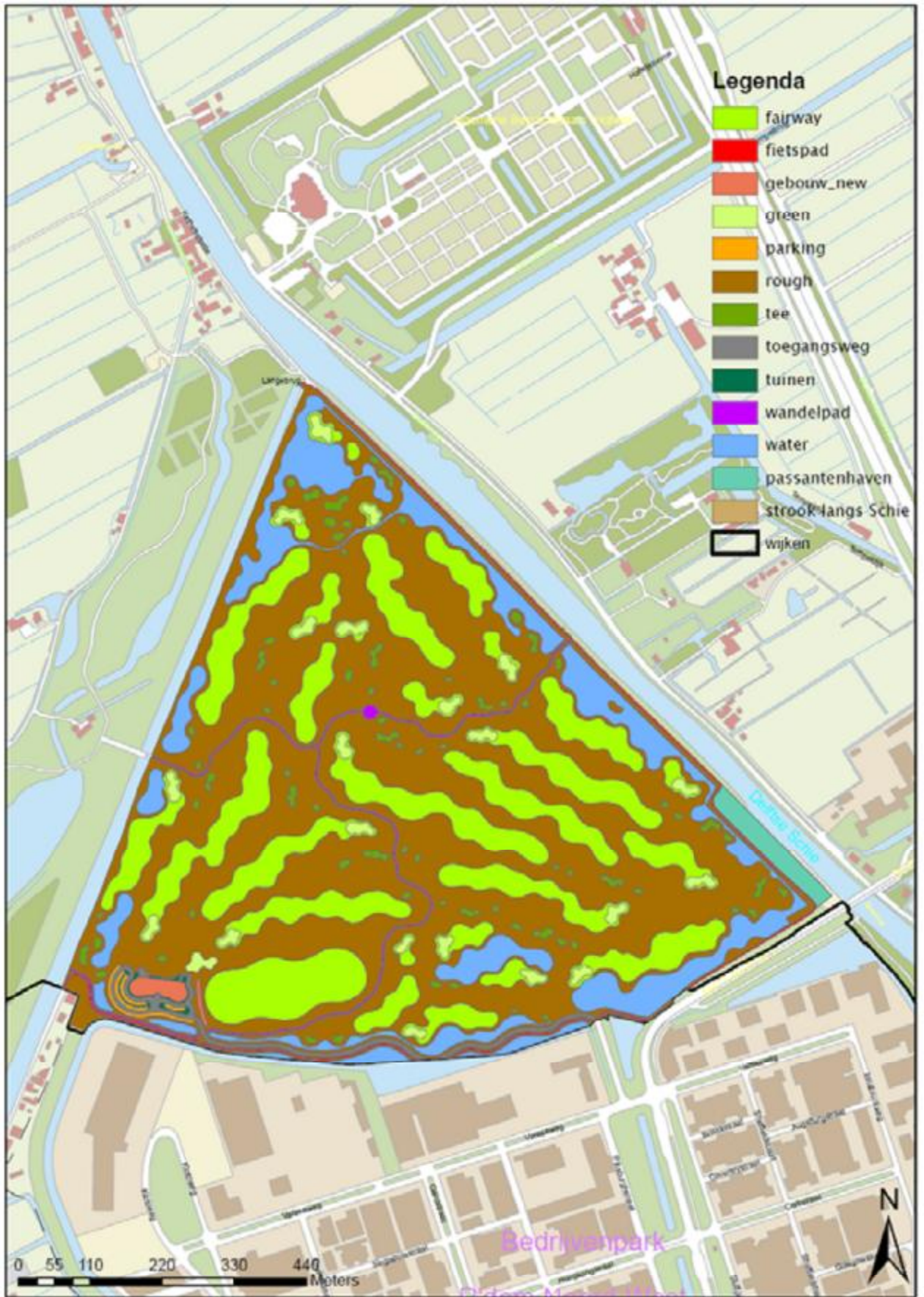
Het parkeerterrein heeft een oppervlak van circa 2 ha en heeft een capaciteit van 500 auto's.

De figuur op de volgende bladzijde geeft een beeld van de beoogde situering van de voorzieningen.

4.3.2 Grondverzet

De golfbaan sluit zoveel mogelijk aan op het bestaande reliëf van de DOP. Om de baan speeltechnisch interessant te maken, worden ophogingen ("ondulaties") aangebracht, met een hoogte van max. circa 5 meter. Gelet op eisen die greens en tees aan de ondergrond stellen, wordt de grond aldaar circa 1 meter opgehoogd. Aangezien afgraven van grond op de DOP niet mogelijk is worden bunkers gecreëerd door het opbrengen van maximaal 3 meter zand.

Fairways liggen in beginsel direct op de DOP, ze worden voorzien van 0,3 meter teelaarde. De zijkanten van de fairways worden maximaal 5 meter opgehoogd om een visuele scheiding tussen de diverse holes te creëren. Ter overbrugging van de hoogteverschillen tussen DOP en LTC terrein, wordt het LTC-terrein daar waar nodig opgehoogd. Dat is met name het geval ter plaatse van het clubgebouw en de driving range. Gelet op de gewenste drooglegging van de holes in de randstroken, wordt de ondergrond ter plaatse van de holes opgehoogd. In totaal wordt circa 600.000 m3 grond aangebracht, waarvan maximaal 450.000 m3 op de DOP, circa 100.000 m3 op het LTC-terrein en circa 50.000 m3 in de randstroken.



4.3.3 Programma

Het gehele programma van de golfbaan is bestemd in twee globale bestemmingen "recreatieve voorzieningen" en "afvaldeponie en recreatieve voorzieningen". Er is onderscheid gemaakt in 2 verschillende bestemmingen, omdat op de locatie van de stortplaats niet zomaar alles gedaan mag worden. De bestemming "afvaldeponie en recreatieve voorzieningen" omvat het hele gebied waar de afvaldeponie zich bevindt en moet dus strenger geregeld worden. Hieronder wordt, uitgesplitst in de 2 verschillende bestemmingen, het programma van de golfbaan genoemd.

Recreatieve voorzieningen

Golfbaan

Het grootste gedeelte van de locatie wordt gebruikt voor de golfbaan. Hieronder vallen de banen, oefenfaciliteiten (oefenbaan en terrein driving range), loodsen, schuilgelegenheden op de golfbaan voor gebruikers van de golfbaan. Om de banen bereikbaar te maken zijn er wandelroutes over het terrein van de golfbaan met zitbanken. Minimaal 4 hectare aan waterpartijen en -lopen dient gerealiseerd te worden ten behoeve van de opvang en de afvoer van regenwater en berging van beregeningswater voor de golfbaan. Binnen de bestemming wordt ook een moerastuin gerealiseerd van 1500m² met een natuureducatief doel. Progolf zal 400 parkeerplaatsen realiseren voor de bezoekers van de golfbaan en 100 parkeerplaatsen voor andere voorzieningen in het recreatiegebied.

Clubgebouw

Helemaal in het zuidwestelijk deel van het plangebied wordt een groot multifunctioneel gebouw gerealiseerd. Het gebouw krijgt een oppervlak van maximaal 4500 m² b.v.o. in maximaal 3 lagen. Het gehele gebouw bevat een clubgebouw, horecafaciliteiten van maximaal 900 m² b.v.o., onderkomen voor de greenkeepers inclusief opslagfaciliteiten en een beheerderswoning van maximaal 200 m² b.v.o.. Daarnaast komen er nog loodsen van totaal maximaal 700 m² b.v.o. en een afslagplaats driving range van maximaal 1400 m² b.v.o. De bebouwing mag uitsluitend gerealiseerd worden binnen de bebouwingsgrens zoals aangegeven op de plankaart. De driving range daarentegen mag overal aan de zuidkant van het plangebied gerealiseerd worden.

Aanlegplaatsen t.b.v. de recreatievaart

Aan de zuidoostkant van het plangebied wordt mogelijk een aantal aanlegplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de recreatievaart langs de Delftse Schie. Deze locatie krijgt 10-20 aanlegplaatsen voor recreatievaart t.p.v. de huidige loswal.

Eventueel komt er een klein ontvangst-, sanitair, milieugebouw tje van maximaal 100m² b.v.o. bij de aanlegplaatsen.

Fietspad

Binnen de bestemming "recreatieve voorzieningen" worden ook fietspaden mogelijk gemaakt, één langs de oostgrens en één langs de zuidgrens van het plangebied.

Voorzieningen ten behoeve van de afvaldeponie

In het zuidelijk deel van het plangebied zijn voorzieningen ten behoeve van de nazorg van de DOP aanwezig zoals een gemaaltje, zuiveringsinstallatie en buffertank ten behoeve van de voorzuivering van het afvalwater van de DOP.

Afvaldeponie en recreatieve voorzieningen

Afvaldeponie

De bestemming is gegeven aan de huidige begrenzing van de DOP, inclusief taluds, exclusief randstroken.

De DOP is nu bedekt met een ruige grasvegetatie. Regenwater dat nu op de DOP valt, wordt door middel van een drainagesysteem opgevangen en afgevoerd naar de waterpartijen in de randstroken. Via een overstort wordt het water geloosd op de Delftse Schie. Water dat van onder de stort wordt opgevangen, wordt op het riool geloosd, daarbij wordt een deel van het water eerst voorgezuiverd. De DOP levert beperkingen op aan het toekomstige gebruik. Zo zijn bijvoorbeeld ophogingen, diepwortelende bomen en funderingen van constructies maar beperkt mogelijk. In principe geldt een graafverbod en moeten de controle- en inspectieputten en peilbuizen goed bereikbaar blijven.

Er moet rekening worden gehouden met incidentele reparaties van de bovenafdichting en - op de lange termijn - met de vervanging van het drainagesysteem en de bovenafdichting.

De DOP is bestemd met bijbehorende voorzieningen. Parkeren en ontsluitingswegen zijn niet toegestaan. Aanlegwerkzaamheden kunnen pas gerealiseerd worden na een door B&W te verstrekken aanlegvergunning.

Golfbaan

Het hele gebied op maaiveld wordt gebruikt voor de golfbaan. Hieronder vallen de banen, oefenbaan, schuilgelegenheden op de golfbaan voor gebruikers van de golfbaan. Om de banen bereikbaar te maken zijn er wandelroutes over het terrein van de golfbaan met zitbanken. Op het hoogste punt van het terrein wordt een uitkijktoren gerealiseerd. Er mag verder niet gebouwd worden binnen deze bestemming.

4.4 Realisatie

Progolf b.v. zal zorgdragen voor het aanleggen van de golfbaan en bijbehorende voorzieningen, de Reconstructiecommissie voor het aanleggen van de openbare recreatieve voorzieningen zoals fietspaden en bruggetjes. De golfbaan en bijbehorende voorzieningen zullen worden beheerd door Progolf, de openbare recreatieve voorzieningen zullen worden beheerd door het Recreatieschap. De aanlegplaatsen ten behoeve van de recreatievaart zullen mogelijk op een later moment worden aangelegd, aanleg en beheer daarvan zal in handen zijn van het Recreatieschap.

Om het project te kunnen realiseren moet er rekening gehouden worden met de hoogtebeperkingen die gelden binnen het plangebied. Hieronder worden de hoogtebeperking aangegeven.

Hoogtebeperkingen door toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding

Over het plangebied zijn toetsingsvlakken gelegen t.b.v. communicatie- en navigatieapparatuur van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om de kwaliteit hiervan te waarborgen. De maximum bouwhoogte mag binnen de toetsingsvlakken niet meer bedragen dan bij de op de plankaart aangegeven hoogtelijnen is aangegeven. Tussen die hoogtelijnen mag gebouwd worden tot een hoogte die wordt bepaald door de fictieve rechte lijn tussen de aangegeven hoogtelijnen. In het bestemmingsplan is een vrijstelling opgenomen om hoger te kunnen bouwen. Voordat burgemeester en wethouders kunnen beslissen over het verlenen van een vrijstelling dient de aanvrager van de vrijstelling een schriftelijk advies van de Luchtverkeersleiding Nederland te overleggen op de vraag of de voorgenomen bouwactiviteiten gevaar of hinder opleveren voor het luchtverkeer.

Hoogtebeperkingen door aanvliegeroute Rotterdam Airport

Aandacht gaat uit naar het obstakelvrij houden van de aanvliegeroutes. Door provincie en gemeenten wordt al gewerkt met de "obstakelvrije zones" (ook wel Runway-End Safety Areas (RESA) genoemd). Een wettelijke verplichting ontbreekt echter nog. Momenteel is echter een aanpassing van de Luchtvaartwet in voorbereiding, waardoor in de toekomst ook voor regionale en kleine luchthavens een Luchthavenindeliingsbesluit zal worden opgesteld. Anticiperend op dit besluit is in dit bestemmingsplan gekozen voor een beperking van de bouwhoogte. In die zin zijn de RESA's vertaald naar hoogtelijnen op de plankaart. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de aanvliegeroute van Rotterdam Airport.

In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken. De maximum bouwhoogte mag binnen de aanvliegeroute niet meer bedragen dan bij de op de plankaart aangegeven hoogtelijnen is aangegeven.

5. Water

5.1. Beleidskader Water

Rijksbeleid

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de Nota Ruimte (2004). De doelstellingen voor het ruimtelijk beleid die hieruit voortkomen omvatten: borging van veiligheid tegen overstromingen, voorkoming van wateroverlast en watertekorten en verbetering van water- en bodemkwaliteit. Daarnaast hecht het rijk bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid grote betekenis aan de borging en ontwikkeling van natuurwaarden, de ontwikkeling van landschappelijke kwaliteit en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als financiering, beschreven. Er is een werknorm vastgelegd voor de kans dat het oppervlaktewater het niveau van het maaiveld overschrijdt (o.a. in bebouwd gebied).

Daarnaast is sinds 1 november 2003 de watertoets wettelijk verplicht voor onder andere bestemmingsplannen. De wijziging op het Besluit op de Ruimtelijke Ordening per 1 november 2003 regelt vooral een verplichte waterparagraaf in de toelichting op het bestemmingsplan en een uitbreiding van het vooroverleg.

Sinds eind 2000 is ook de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Die richtlijn moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010. In dit plan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. In het RR2020, het ruimtelijk plan voor de regio Rotterdam, staat deze vuistregel ook beschreven. Als nuancering wordt hier genoemd dat al naar gelang de stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige toestand op de locatie het percentage kan wijzigen. Daarnaast wordt in het RR2020 aangehaakt bij de trits vasthouden - bergen - afvoeren. Om een goede waterkwaliteit te bevorderen dient volgens het RR2020 aangesloten te worden bij een andere trits uit het nationaal beleid, te weten de trits schoonhouden - scheiden - zuiveren.

In de deelstroomgebiedsvisies is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

Regionaal beleid

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan 2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk.
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig.
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

5.2. Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De grote lijnen van het overleg met de waterbeheerders zijn weergegeven in het Waterplan 2. De beheerder van het oppervlaktewater in de noordpunt van de Oost-Abtspolder is het Hoogheemraadschap van Delfland. Over de ontwikkeling in het plangebied is op 14 februari 2008 overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap, de ontwikkelaar Prolog b.v., de dS+V en de afdeling Waterhuishouding van Gemeentewerken Rotterdam. Hieruit kwam naar voren dat de waterbeheerder op zich positief staat tegenover de ontwikkeling. Het extra verhard oppervlak in het plangebied wordt ruimschoots gecompenseerd door een toename van het oppervlaktewater. Over de uitwerking zal nog nader overleg met het Hoogheemraadschap gevoerd moeten worden.

5.3. Huidige watersysteem

5.3.1 Oppervlaktewater kwantiteit

Het oppervlaktewater in het plangebied bestaat uit een deel van de Delftse Schie en het afwateringssysteem van de DOP. Dit zijn gescheiden watersystemen.

Neerslag wordt via het geheel onverharde terrein van de DOP naar de randstroken afgevoerd, via de afdeklaag en het zich daarin bevindende drainagesysteem. In de afdeklaag van de DOP is een drainagesysteem aangebracht bestaande uit drainagematten en aanvullende hemelwaterbuizen. Het systeem heeft een afvoercapaciteit van 10 mm per etmaal. Op 7 locaties rondom de DOP wordt het drainagewater via PVC-buizen geloosd op de sloten in de randstroken. De randstroken hebben zodoende een zeer belangrijke waterbergende functie voor hemelwater afkomstig van het DOP-terrein.

De sloten in de Noordhoek en de randstroken voeren overtollig water af naar de polderdelen ter weerszijden van het bedrijvenpark. Vandaar uit wordt het water afgevoerd naar het poldergemaal in het zuidelijk deel van de Oost-Abtspolder. Het gemaal voert het overtollige oppervlaktewater af via een lange persleiding naar de Merwehaven die in open verbinding staat met de Nieuwe Maas. Het overtollige water uit de singels in het Bedrijvenpark wordt onder vrij verval op de Schie geloosd. In de zuidelijke strook bevindt zich een driehoekige vijver (het percolaatbassin) met een wateroppervlak van circa 0,2 hectare. Hierop wordt verontreinigd water uit de stortplaats geloosd. In de zuidelijke strook bevinden zich langs de Matlingeweg nog een drietal naast elkaar liggende vijvers. Op de middelste vijver, het z.g. lozingsbuffer, is in het verleden minder verontreinigd water uit de stortplaats geloosd, evenals water dat onder de stortplaats vandaan komt. Deze situatie is in 2007 opgeheven. Deze vijver maakt samen met de twee andere, onderdeel uit van het oppervlakte-watersysteem in het bedrijvenpark en hebben een waterpeil van NAP + 0,10 meter. Het overtollige water uit de vijver met vervuild water wordt via een gemaal afgevoerd naar de riolering in het zuidelijk gelegen bedrijvenpark.

5.3.2 Oppervlaktewater kwaliteit

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft geen gegevens van de waterkwaliteit in het plangebied. De kwaliteit van het oppervlaktewater in het plangebied is daarom niet bekend. Er zijn wel gegevens van de waterkwaliteit van de Delftse Schie. De kwaliteit van het Schiewater wordt door het Hoogheemraadschap maandelijks gecontroleerd. Nabij de zuidpunt van de Abtspolder is een vast meetpunt. De conclusie is dat de waterkwaliteit matig tot slecht is.

5.3.3 Waterkering

Langs de Delftse Schie is een waterkering gelegen. Deze waterkering is, inclusief beschermingszone, op de plankaart opgenomen met de dubbelbestemming "Waterkering". Op de als zodanig bestemde gronden is de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing.

5.3.4 Riolering

Vanaf de NOAP werd in het verleden weinig of geen bedrijfs- of huishoudelijk afvalwater afgevoerd. Nu de stort- en opslagactiviteiten beëindigd zijn is de afvoer van dat water nihil.

In de DOP is wel een voorziening aangebracht voor afvoer van vervuild grond- of spanningswater. Via een afvalwatergemaal (gemaal 097-DOP NOAP) wordt dit water afgevoerd naar het bedrijventerrein Noord-West, waar het op de riolering wordt geloosd. Via het hoofdrioolgemaal, gemaal 016 Abstpolder, wordt het samen met (normaal) afvalwater naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Dokhaven afgevoerd.

5.4 De wateropgave

5.4.1 Waterkwantiteit

De randen van het golfterrein, de Poldervaartstrook, de noordhoek, de Schiestrook en de zuidelijke strook, zullen worden voorzien van nieuwe waterpartijen, met natuurvriendelijke oevers. Het totale oppervlak van oppervlaktewater, moeras en drassig land binnen het plangebied zal aanzienlijk groter zijn dan in de huidige situatie. In de oude situatie is in het plangebied totaal 3 hectare water, na planrealisatie is dat verhoogd naar minimaal 8 hectare. Op grond van de Nota regels voor Ruimte (8 maart 2005, van GS provincie Zuid-Holland) moet de toename van het verhard oppervlak worden gecompenseerd door uitbreiding van het wateroppervlak, binnen hetzelfde peilvak en bij voorkeur binnen het plangebied. Onder verhard oppervlak worden o.a. daken van gebouwen, straten, wegen en fietspaden verstaan. De toename van het verhard oppervlak wordt ruimschoots gecompenseerd door uitbreiding van het wateroppervlak. Hierdoor wordt ruim voldaan aan de compensatie-eisen van het Hoogheemraadschap van Delfland en de provincie Zuid-Holland.

De diverse nieuwe waterpartijen dienen met elkaar verbonden te zijn, bij voorkeur met open watergangen, opdat het overtollig water conform de huidige situatie, naar de laag gelegen polder kan afvoeren. De realisatie van de golfbaan heeft, noch in de aanlegfase, noch in de gebruiksfase, nadelige gevolgen voor de hoeveelheden water die vanaf de DOP worden afgevoerd naar de randstroken. Ten opzichte van de huidige situatie is het wateroppervlak aanzienlijk vergroot en kunnen de waterpeilen hoger stijgen. Hierdoor kan er meer neerslag binnen het gebied worden geborgen. De afvoer van overtollig water naar de laag gelegen polder is overeenkomstig de huidige situatie.

De randstroken hebben een hoogte van 0,5 meter beneden NAP. In 2003 zijn in de randstroken sloten gegraven en stuwen aangebracht. De bouw van de golfbaan en de bijbehorende faciliteiten hebben geen nadelig effect op de afvoer van regenwater naar de randstroken. Er is voldoende oppervlaktewater voor berging. Zoals blijkt uit het milieueffectrapport bevatten de randstroken voldoende water voor de beregning van de golfbaan in droge perioden

5.4.2 Waterkwaliteit

De kwaliteit van het watersysteem wordt bepaald door de chemische waterkwaliteit (parameters) en de ecologische waterkwaliteit. Voor de chemische waterkwaliteit kan worden getoetst op een groot aantal parameters die al dan niet van nature in het watersysteem voorkomen. Belangrijk is dat de waterkwaliteit niet verslechtert. Om dat te beoordelen dient getoetst te worden op de mechanismen die bestaan in het gebied. Deze zijn kwel, inlaat van water van buiten het gebied, de toestroom van schoon (regen)water en het zelfreinigend vermogen van het water. Dit laatste punt hangt tevens nauw samen met de ecologische waterkwaliteit.

In de aanlegfase zijn alleen tijdelijke effecten te verwachten als gevolg van het grondverzet in de randstroken. In de gebruiksfase zal de golfbaan in droge periodes worden beregend met water uit de randstroken. Deze randstroken worden, zoals in de huidige situatie, met hemelwater gevoed. De waterkwaliteit kan in geringe mate negatief worden beïnvloed door gebruik van meststoffen op de golfbanen. De aan de watergangen grenzende vegetatie (natuurvriendelijke oevers) hebben een zuiverende werking, als gevolg waarvan voornoemde invloed minimaal is. De uitlaten van de randstroken en de punt zijn aangesloten op de lager en zuidelijk gelegen polder. Overtollig water wordt via een poldergemaal uitgeslagen op de Nieuwe Maas (Merwedehaven).

De bodem van de randstroken (en de punt) bestaat uit sterk verontreinigde baggerspecie klasse 4, afkomstig uit de Rotterdamse havens. De stroken zijn afgedekt met baggerspecie klasse 0, 1 en 2, afkomstig uit de Poldervaart. De verontreinigingen bestaan voornamelijk uit zware metalen. Uitwisseling van verontreinigingen met oppervlaktewater is te verwaarlozen, waardoor de kwaliteit van het oppervlaktewater nauwelijks wordt beïnvloed.

5.4.3 Riolering

Vanuit de diverse gebouwen zal afvalwater afgevoerd moeten worden. Hiervoor zullen voorzieningen aangelegd moeten worden, zoals riolering en mogelijk een afvalwatergemaal.

De afvoer moet plaats vinden richting het zuidelijk gelegen bedrijven terrein, al dan niet via het bestaande afvalwatergemaal, waarbij rekening gehouden moet worden met de maximum capaciteit van het rioolgemaal. Neerslag vallend op daken moet rechtstreeks naar oppervlaktewater worden afgevoerd, mits geen uitlogende materialen zijn toegepast. Neerslag vallend op parkeerplaatsen moet eveneens worden afgevoerd naar oppervlaktewater of infiltreren in de bodem. Aangezien het afstromende regenwater matig is verontreinigd, dient de neerslag direct na afstroming te worden gezuiverd.

5.4.4 Mitigerende maatregelen

In paragraaf 6.6 van het milieueffectrapport worden twee maatregelen genoemd die genomen zouden kunnen worden om de waterhuishouding te verbeteren. Deze maatregelen zijn niet noodzakelijk voor een goede ruimtelijke ontwikkeling. Wellicht zullen deze maatregelen worden genomen, het is echter niet nodig om hierover in dit bestemmingsplan een uitspraak te doen.

6. Milieu

6.1. Beleid

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002 - 2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

1. beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving;
2. richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau;
3. veiligstellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit;
4. waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden;
5. het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen;
6. veiligstellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn;
7. de eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

6.2 Milieu effectrapportage

6.2.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r.¹. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven.

¹ Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 (85/337/EEG) (PbEG 1985, L175/42) laatst gewijzigd door de Richtlijn van de Raad van 3 maart 1997 (97/11/EG) (PbEG 1997, L73/7).

6.2.2 Plan/besluit

Dit bestemmingsplan heeft tot doel om de realisatie van een golfbaan mogelijk te maken op de opslagplaats voor vervuilde grond in de Oost-Abtspolder. Omdat de golfbaan een oppervlakte heeft van meer dan 50 hectare, is het volgens het Besluit m.e.r. milieueffectrapportage-plichtig. Dit is aangegeven in onderdeel 10.2 van de C-lijst van het Besluit m.e.r. 1994. Dat houdt in dat er ten behoeve van het bestemmingsplan een milieueffectrapportage-procedure moet worden doorlopen. In die procedure is de gemeente Rotterdam initiatiefnemer, ze oefent die rol uit in nauw overleg met de andere projectpartners. Proggolf b.v. heeft, in nauw overleg met de projectpartners, opdracht gegeven aan het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam om het MER op te stellen.

6.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Plangebied

De Wet Geluidhinder is alleen van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen. De beheerderswoning is de enige geluidsgevoelige bestemming in het plangebied. Mogelijke bronnen voor geluidhinder die wordt ondervonden door geluidsgevoelige bestemmingen rondom het plangebied zijn het verkeer in de aanleg- en gebruiksfase, maaiactiviteiten, het clubgebouw en de drivingrange.

6.3.1 Wegverkeer

De geluidsbelasting door het wegverkeerslawaai op het plangebied is afkomstig van de Matlingeweg. In 2008 is de maximale geluidbelasting 59 dB en wordt ondervonden op het meest zuidoostelijk deel van de planlocatie. De maximale geluidbelasting in 2019 bedraagt op dit rekenpunt 60-61 dB. De toename door realisatie van het plan van de geluidsbelasting langs de wegen is onderzocht. Deze berekening is uitgevoerd voor de Matlingeweg, Doenkade en de rijksweg A13. Door de planontwikkeling neemt de geluidsbelasting toe met 0,1 dB langs de Matlingeweg en de Doenkade. De uitkomst is dat er langs deze wegen, zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase, geen significante toename van de geluidsbelasting is. De beheerderswoning ligt niet binnen de toetsingszone langs de Matlingeweg, zodat geen toetsing aan het wegverkeer hoeft plaats te vinden.

6.3.2 Railverkeer

De geluidsbelasting door het railverkeerslawaai op het plangebied is afkomstig van de spoorlijn Schiedam-Delft. De maximale geluidsbelasting is circa 57 dB en wordt ondervonden op het meest zuidwestelijk deel van de planlocatie. De beheerderswoning ligt binnen de toetsingszone van 700 meter langs de spoorlijn. Bij het ontwerp-bestemmingsplan zal worden onderzocht of de geluidsbelasting van de beheerderswoning hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Als dat het geval is zal een procedure tot het vaststellen van een hogere grenswaarde worden gevoerd.

6.3.3 Luchtvaart

Voor luchtvaartlawaai geldt het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) en het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart als wettelijk kader. De grenswaarden voor geluidsgevoelige bestemmingen zijn de 35 Ke-contour voor grote luchtvaart en 47 Bkl-contour voor kleine luchtvaart. De gemeente Rotterdam hanteert hiernaast een waarde van 20 Ke als richtwaarde voor nieuwe situaties.

Het plangebied ligt geheel binnen de 20 Ke-contour en het zuidoosten ligt ook binnen de 35 Ke-contour. Ongeveer de helft van het gebied ligt binnen de 47 Bkl-contour. De geluidscontouren zijn aangegeven op de plankaart.

Het bestemmingsplan maakt één geluidsgevoelige functie mogelijk, de beheerderswoning. De woning ligt buiten de 35 Ke-contour en de 47 Bkl-contour van de luchthaven. De woning ligt wel binnen de 20 Ke-geluidscontour. Omdat het hier gaat om één beheerderswoning in plaats van meerdere reguliere woningen vindt de gemeente Rotterdam dit acceptabel.

6.3.4 Geluidbelasting door plan op omgeving

De geluidsbelasting als gevolg van het gebruik van de "inrichting" (met name het clubgebouw en drivingrange en maai-activiteiten op de golfbaan) is niet berekend.

Gelet op de bestaande hoge achtergrondgeluidniveaus in en om het plangebied is geen geluidshinder voor omwonenden te verwachten. Overigens wordt de geluidshinder vanuit de inrichting gereguleerd binnen de Wet Milieubeheer. De voorschriften die in de milieuvergunning worden opgenomen borgen dat de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen aan normen voldoet. Gelet op de bestaande hoge achtergrondgeluidniveaus behoeven daarbij naar verwachting geen specifieke voorzieningen te worden getroffen.

6.3.5 Conclusie

Het plan maakt één geluidsgevoelige bestemming mogelijk, de beheerderswoning. Deze woning ligt binnen de toetsingszone van 700 meter langs het spoor. Er zal worden onderzocht of een hogere waarde moet worden aangevraagd. De situering binnen de 20 Ke-contour van de luchthaven wordt als acceptabel gezien. De golfbaan en het recreatief medegebruik zorgen niet voor een significante verhoging van de geluidsbelasting in de omgeving ten opzichte van de huidige hoge achtergrondbelasting. Het milieu-aspect geluidshinder levert geen beperkingen op voor het bestemmingsplan.

6.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna de Wet luchtkwaliteit genoemd, in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wet luchtkwaliteit geeft invulling aan een dubbele opgave. Er is sprake van negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Tegelijkertijd heeft het feit dat er sprake is van overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit tot gevolg dat de realisatie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Hierom is er haast geboden met het zo snel mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit en het zo veel mogelijk wegnemen van belemmeringen van gewenste ontwikkelingen.

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland in bepaalde gevallen overschreden, vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan. De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, gaan de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL moet ervoor zorgen dat overal de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL wordt nu al uitgevoerd. Waarschijnlijk kan het NSL in het voorjaar van 2009 in werking treden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen. Het besluit regelt de grens daartussen. Als het NSL in werking is getreden, ligt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Tot die tijd geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer dan 1% van de grenswaarde bijdragen aan de luchtvervuiling niet in betekenende mate bijdragen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

1. er door (de ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
4. het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
5. de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL, of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Plangebied

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in het plangebied en de bijdrage van het plan aan de luchtvervuiling. Als onderzoeksgebied zijn de wegen rondom het plangebied genomen waar de verkeersbijdrage van de planontwikkeling mogelijk een merkbare invloed heeft. De luchtkwaliteit in de huidige situatie, 2010 en 2019 is onderzocht.

In 2010 wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) van kracht. Het jaar 2019 is 10 jaar vanaf het moment dat dit bestemmingsplan naar verwachting in werking zal treden. Bij alle toekomstige jaren is rekening gehouden met de gevolgen van de geplande ontwikkeling op de bestaande verkeersintensiteiten. De invloed van het plan op de luchtkwaliteit is voor zowel de aanlegfase als de exploitatiefase in beeld gebracht.

De concentraties van NO₂ en fijnstof (PM₁₀) in en rondom het plangebied worden gevormd door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. De luchtkwaliteit is berekend met het CARIL model versie 6.1.1 voor de binnenstedelijke wegen (drie stukken van de Matlingeweg). De Doenkade wordt als een buitenstedelijke weg beschouwd. De luchtkwaliteit langs de Doenkade is met het Pluim-Snelweg model berekend. Volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en de bijbehorende handleiding moeten de concentraties worden berekend op vaste afstanden van de wegrand. De afstand voor het berekenen van de NO₂ concentraties is maximaal 5 meter uit de rand van de weg. Voor het berekenen van de PM₁₀ concentraties is dat maximaal 10 meter uit de rand van de weg.

In de aanlegfase wordt grond aangevoerd met vrachtauto's. In de onderstaande tabellen zijn de berekende waarden weergegeven tijdens de aanleg van de golfbaan in 2009/2010. Uit de berekeningen blijkt dat er een beperkte planbijdrage is. De planbijdrage is uitgedrukt in % van de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³ zodat kan worden getoetst aan de 1% tijdelijke grens uit het Besluit niet in betekenende mate bijdrage. Uit de tabellen blijkt dat er geen planbijdrage is aan de jaargemiddelde concentratie fijnstof. De planbijdrage aan de jaargemiddelde NO₂ concentratie blijft onder de 1%.

Tabel 1: planbijdrage luchtvervuiling, aanlegfase in 2009

2009							
Nr.	Wegvak	Jaargemiddelde NO ₂ concentratie		Jaargemiddelde PM ₁₀ concentratie		Aantal overschrijdingen PM ₁₀ dagnorm	
		autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (dagen)	Plan-bijdrage (%)
1	Matlingeweg tussen afslag Berkel en Rodenrijs van de A13 en de Vareseweg	41,3	0,5	24,6	0,0	27	n.v.t.
2	Matlingeweg tussen Sevillaweg en Industrieweg	41	0,3	24,8	0,0	27	n.v.t.
3	Matlingeweg tussen Vareseweg en Corkstraat	38,4	0,0	24,2	0,0	25	n.v.t.
4	Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	41,3	0,0	24,7	0,0	27	n.v.t.

Tabel 2: planbijdrage luchtvervuiling, aanlegfase in 2010

2010							
Nr.	Wegvak	Jaargemiddelde NO ₂ concentratie		Jaargemiddelde PM ₁₀ concentratie		Aantal overschrijdingen PM ₁₀ dagnorm	
		autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (dagen)	Plan-bijdrage (%)
1	Matlingeweg tussen afslag Berkel en Rodenrijs van de	42,7	0,3	24	0,0	25	n.v.t.

	A13 en de Vareseweg						
2	Matlingeweg tussen Sevillaweg en Industrieweg	41,8	0,3	24,1	0,0	25	n.v.t.
3	Matlingeweg tussen Vareseweg en Corkstraat	39,2	0,3	23,5	0,0	23	n.v.t.
4	Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	41,4	0,0	24,1	0,0	25	n.v.t.

In de gebruiksfase is sprake van af- en aanrijdend verkeer, voornamelijk personenauto's. In de tabellen onderstaande zijn de berekende waarden weergegeven tijdens de exploitatiefase van de voorgenomen activiteit in 2009, 2010 en 2019. De verkeersbijdrage bestaat bijna geheel uit personenauto's. De planbijdrage is uitgedrukt in % van de grenswaarde, dit is zo gekozen om te kunnen toetsen aan de 1% tijdelijke grens uit het Besluit niet in betekenende mate bijdrage. Uit de berekeningen tabellen blijkt dat aan het Besluit wordt voldaan.

Tabel 3: planbijdrage luchtvervuiling, gebruiksfase in 2009

2009							
Nr.	Wegvak	Jaargemiddelde NO ₂ concentratie		Jaargemiddelde PM ₁₀ concentratie		Aantal overschrijdingen PM ₁₀ dagnorm	
		autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (dagen)	Plan-bijdrage (%)
1	Matlingeweg tussen afslag Berkel en Rodenrijs van de A13 en de Vareseweg	41,3	0,5	24,7	0,3	27	n.v.t.
2	Matlingeweg tussen Sevillaweg en Industrieweg	41	0,3	24,8	0,0	27	n.v.t.
3	Matlingeweg tussen Vareseweg en Corkstraat	38,4	0,0	24,2	0,0	25	n.v.t.
4	Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	41,3	0,0	24,7	0,0	27	n.v.t.

Tabel 4: planbijdrage luchtvervuiling, gebruiksfase in 2010

2010							
Nr.	Wegvak	Jaargemiddelde NO ₂ concentratie		Jaargemiddelde PM ₁₀ concentratie		Aantal overschrijdingen PM ₁₀ dagnorm	
		autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (dagen)	Plan-bijdrage (%)
1	Matlingeweg tussen afslag Berkel en Rodenrijs van de A13 en de Vareseweg	42,7	0,3	24,1	0,3	25	n.v.t.
2	Matlingeweg tussen Sevillaweg en Industrieweg	41,7	0,0	24,1	0,0	25	n.v.t.
3	Matlingeweg tussen Vareseweg en Corkstraat	39,2	0,3	23,5	0,0	23	n.v.t.
4	Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	41,4	0,0	24,1	0,0	25	n.v.t.

Tabel 5: planbijdrage luchtvervuiling, gebruiksfase in 2019

2019							
Nr.	Wegvak	Jaargemiddelde NO ₂ concentratie		Jaargemiddelde PM ₁₀ concentratie		Aantal overschrijdingen PM ₁₀ dagnorm	
		autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (µg/m ³)	Plan-bijdrage (%)	autonoom+ plan (dagen)	Plan-bijdrage (%)
1	Matlingeweg tussen afslag Berkel en Rodenrijs van de A13 en de Vareseweg	36,8	0,3	22	0,0	18	n.v.t.
2	Matlingeweg tussen Sevillaweg en Industriegeweg	35,9	0,0	22	0,0	18	n.v.t.
3	Matlingeweg tussen Vareseweg en Corkstraat	33,5	0,0	21,5	0,0	16	n.v.t.
4	Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	36,7	0,0	22,3	0,0	19	n.v.t.

Conclusie

Uit de luchtkwaliteitsberekening blijkt dat na planrealisatie nergens (bij geen enkel wegvak en in geen enkel jaar) sprake is van een planbijdrage aan de luchtvervuiling van meer dan 1% van de grenswaarde. Het plan draagt dus niet in betekende mate bij aan de luchtvervuiling en hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Mitigerende en/of compenserende maatregelen zijn niet nodig.

6.5 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering. Als geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Plangebied algemeen

De gehele Oost-Abtspolder is tussen 1967 en 1985 opgehoogd van NAP - 6 meter/- 7 meter tot circa NAP + 1,25 meter/ NAP + 2,00 meter met een sterk vervuilde laag klasse 4 baggerspecie uit de Rotterdamse havens en slib uit de Overschiese plassen. De onderkant van de baggerspecie bevond zich voor aanleg van de DOP-NOAP op NAP - 6,0 meter à NAP - 7,0 meter. Ter plaatse van de DOP NOAP is bovenop de baggerspecie het stortlichaam opgebouwd, ter plaatse van de randstroken en de zuidelijke strook (het voormalige LTC-NOAP) bevindt zich plaatselijk nog baggerspecie aan de oppervlakte. De Holocene laag onder de baggerspecie bestaat uit klei- en veenafzettingen met hier en daar een tussenzandlaag. De overgang met het Pleistocene zandpakket wordt gevormd door de basisveenlaag. De onderkant van het Holoceen bevindt zich op NAP - 18 meter tot NAP - 20 meter. Het Pleistocene zandpakket wordt beschouwd als de eerste watervoerende laag. De onderkant van deze laag bevindt zich op NAP - 35 meter/- 40 meter. Daaronder ligt de Laag van Kedichem, een zeer vaste silthoudende kleilaag die slecht tot zeer slecht doorlatend is. Deze laag wordt als basis van het geohydrologisch systeem beschouwd. De Laag van Kedichem is 15 tot 20 meter dik.

De baggerspecie is licht tot sterk verontreinigd met zware metalen (arseen, cadmium, koper, kwik, lood en zink), minerale olie, EOX, OCB, PCB en PAK. Hetzelfde geldt voor het grondwater (poriewater) dat zich hierin bevindt.

Randstroken

Ter plaatse van de randstroken tussen de DOP-NOAP en de Poldervaart en Schie is plaatselijk licht verontreinigde grond aangebracht bovenop de baggerspecie. Dit is gebeurd ter plaatse van locaties waar picknickplaatsen en fietspaden moesten komen. Op andere plaatsen in de randstroken is geen aanvulgrond aangebracht en bevindt de baggerspecie zich dus direct aan het maaiveld. Het maaiveld in de randstroken ligt op NAP - 1,5 meter à NAP + 0,4 meter. In de randstroken bevinden zich sloten en het gebied speelt een belangrijke, permanente waterbergende rol voor hemelwater dat wordt afgevoerd via de afdeklaag van de stortplaats. Er zijn drie deelgebieden te onderscheiden: de Poldervaartstrook, de Schiestrook en de noordhoek. De randstroken zijn onderzocht in het kader van de Wet Bodembescherming (Wbb), waarbij door het bevoegd gezag (DCMR) is vastgesteld dat hier sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Gezien het destijds voorgenomen gebruik van de locatie (extensieve recreatie) is de sanering als niet-urgent bestempeld.

Er moet grondwater-monitoring plaatsvinden. En alle werkzaamheden in de randstroken (graven, ophogen, herschikken van grond, waterhuishoudkundig werk e.d.) moeten worden gemeld aan het bevoegd gezag.

Zuidelijke strook

In de zuidelijke strook was van 1992 tot en met 2007 het Logistiek Technisch Centrum (LTC) gevestigd, waar tijdelijke opslag van verontreinigde grond heeft plaatsgevonden. De oppervlakte van deze zuidelijke strook bedraagt circa 11 hectare. Hierbij zijn de locaties waar zich de weegbrug, de directiekeet, de waterzuivering en het percolaatbassin bevonden, inbegrepen, evenals de loswal, die aan de zuid-oostkant van de NOAP langs de Schie is gelegen. Een deel van de zuidelijke strook was verhard met asfalt. De activiteiten op het LTC zijn inmiddels beëindigd. De verharde delen, exclusief een repak-baan, zijn verwijderd. De vervuilde baggerspecie ligt daardoor op veel plaatsen weer aan het maaiveld.

Het terrein zal worden aangevuld/opgehoogd met schoon cq. licht verontreinigde grond, zodat het geschikt wordt voor recreatieve bestemming. De bovenste meter zal dan uit schoon cq. licht verontreinigd materiaal bestaan, zodat er geen sprake is van contactrisico's. Met behulp van enkele peilbuizen vindt grondwatermonitoring plaats op het LTC, maar naar verwachting kan dit na de ontmanteling worden beëindigd.

DOP-NOAP

De DOP-NOAP was een stortplaats voor matig tot sterk verontreinigde grond en was in gebruik van 1992 t/m 2001. In die periode is circa 2.500.000 m³ grond gestort. De aard van verontreiniging van partijen grond die op de DOP-NOAP zijn verwerkt, varieert sterk. De verontreinigingen bestaan uit onder andere zware metalen, cyanide, PAK, gechloreerde koolwaterstoffen, bestrijdingsmiddelen of een combinatie van meerdere van bovengenoemde stoffen. De mate van verontreiniging loopt uiteen van matig tot zeer sterk. In de periode 2001-2003 is een afdichtingsconstructie op de gesloten stortplaats aangebracht. De stortplaats bestaat uit twee stortcompartimenten, namelijk de Gevaarlijk Afval deponie (GAdeponie) met sterk verontreinigde stortgrond en de Bedrijfs Afval deponie (BAdeponie) met matig tot sterk verontreinigde stortgrond. De GA-deponie heeft een oppervlakte van circa 13 hectare. en de BA-deponie een oppervlakte van circa 26 hectare. De stortplaats heeft daarmee een totale basisoppervlakte van circa 39 hectare.

Het hoogste punt van de stortplaats, de Noordhoek, ligt in de eindsituatie op circa NAP + 16 meter en het laagste punt op circa NAP + 3 meter. De stortplaats is aangelegd binnen een dijk, de zogenaamde perskade, die is opgebouwd uit (gerijpte) baggerspecie. De stabiliteit van de taluds is voldoende, de noordwest-hoek is echter een aandachtsgebied. Hier zijn in de afgelopen jaren relatief grote vervormingen opgetreden, met name als gevolg van slappere veenlagen in de ondergrond en het grote verschil in ophoging tussen de DOP en de naastgelegen randstrook. De vervormingssnelheden nemen af, maar verder ophogen of gebruik van zwaar materieel is maar heel beperkt mogelijk. De contactzone (bovenste grondlaag van 0,80 tot 1,00 meter dik) op de stortplaats bestaat uit schone tot licht verontreinigde grond. Deze grond is als afdeklaag aangebracht en maakt zodoende onderdeel uit van de bovenafdichtingsconstructie. De milieukwaliteit van de afdeklaag levert geen risico's of gebruiksbepalingen voor de locatie op.

Als gevolg van de aangelegde stortplaats treden zettingen en klink op. Berekend is een gemiddelde eindzetting van 4 meter voor de bodem ter plaatse van de stort.

Inmiddels is daarvan meer dan 50 à 60% opgetreden. Aangenomen wordt dat binnen 50 jaar geen noemenswaardige zettingen meer plaatsvinden. Berekend is dat de nu nog resterende klink van het stortlichaam minder dan 10 centimeter zal zijn.

Door de aanwezigheid van de baggerspecielaag en het stortlichaam wijkt de lokale grondwaterstroming in het Holoceen ter plaatse van de DOP-NOAP af van de omgeving. Als de stort niet zou zijn gerealiseerd, zou er ter plaatse een infiltratiesituatie heersen. Door de aanleg van de stort is een kwelsituatie geforceerd. Door het gewicht van de opgebrachte grond worden het Holocene pakket en de baggerspecie namelijk samengedrukt, waarbij het in dit pakket aanwezige water wordt uitgeperst. Het grootste deel van dit water gaat naar boven. Het omslagpunt tussen opwaartse en neerwaartse afstroming ligt in het Holoceen onder de baggerspecielaag. Door de opwaarts gerichte waterstroom vanuit het Holocene pakket (door de laag baggerspecie heen) wordt voorkomen dat percolaat vanuit de stort (en vanuit de baggerspecielaag) inzicht naar de diepere ondergrond. De grondwaterstroming is vanuit de omgeving naar de stortplaats toe gericht en er vindt dus geen stroming naar de omliggende polders plaats. Het in deze alinea beschreven consolidatieproces duurt in theorie circa 75 à 130 jaar en de kwelsituatie zal dus nog langdurig blijven voortbestaan.

De regionale grondwaterstroming van het diepe grondwater in het Pleistocene zandpakket is noord-oostwaarts gericht. Het doorlaatvermogen bedraagt ca. 500 à 1.000 m² per dag en de stroomsnelheid gemiddeld 19 m per jaar. De stijghoogten in het Pleistocene pakket worden beïnvloed door één belangrijke grondwateronttrekking in de regio, namelijk die door DSM (het voormalige Gist-Brocades) in Delft. Hier wordt gemiddeld ruim 30.000 m³ per dag onttrokken uit het Pleistoceen. Deze grondwateronttrekking verlaagt de stijghoogten in het Pleistoceen ter plaatse van de NOAP met circa 0,6 meter. Het is moeilijk in te schatten hoe groot de kans is dat DSM op termijn zal stoppen met de grondwateronttrekking. Mogelijke problemen als gevolg van een stijging van het grondwater in het Pleistoceen zijn pas te verwachten na afloop van de consolidatieperiode. Als dit nodig is zijn de consequenties te ondervangen door het aanbrengen van pompen in drainageputten.

Binnen de stort, aan de binnenzijde van de perskaden, bedraagt de freatische grondwaterstand gemiddeld circa NAP - 1,2 meter en aan de buitenzijde variëren de freatische grondwaterstanden tussen NAP - 1,3 meter en NAP - 2,0 meter. Als gevolg van de aangebrachte bovenafdichtingsconstructie zullen de grondwaterstanden binnen de perskaden verder dalen. Doordat de stortplaats van neerslag van boven is afgesloten, mag worden aangenomen dat het grondwater niveau eronder in de loop der tijd gelijk zal worden aan het niveau van het spanningswater in het Pleistocene pakket. Conform het Stortbesluit moet de afstand tussen de onderkant van het afval en het grondwater niveau minimaal 0,70 meter bedragen (na afloop van de consolidatieperiode). Aangezien de stijghoogte van het Pleistocene pakket circa NAP - 3,0 meter tot - 3,2 meter bedraagt, betekent dit dat de onderkant van de vervuilde grond niet dieper dan NAP - 2,3 meter tot NAP - 2,5 meter mag komen te liggen. In het meest ongunstige scenario kan niet worden uitgesloten dat in de eindsituatie op enkele plaatsen de onderkant van de vervuilde grond op minder dan 0,70 meter van de grondwaterspiegel komt te liggen. Dit is eventueel te ondervangen door de aanleg van een lokaal grondwaterbeheerssysteem. In het ondiepe grondwater buiten de DOP zijn regelmatig voor zware metalen (arsen, chroom, koper, kwik en zink) en ook voor PAK, matige tot sterke verontreinigingen gemeten. Minder frequent kwam dit voor voor minerale olie, cyanide en EOX. Hetzelfde beeld is zichtbaar voor het freatisch/Holoceen grondwater onder de DOP. In het diepe grondwater zijn aanzienlijk minder verontreinigingen gemeten dan in het ondiepere grondwater. Infiltratie van stoffen vanuit de bovenliggende verontreinigde baggerspecie en/of afkomstig van de DOP-NOAP is volgens de meetresultaten gering. Dit strookt met de aanname van de geforceerde kwelsituatie. Incidenteel werden verontreinigingen met zware metalen aangetroffen (arsen en lood kwamen daarvan nog het meest frequent voor), evenals EOX, cyanide, PAK en minerale olie.

Effecten van de ontwikkeling

Met behulp van 600.000 m³ aanvulgrond, -zand en -teelaarde worden bij de aanleg van de golfbaan ondulaties van maximaal circa 5 meter hoog aangebracht op het bestaande reliëf, dat wil zeggen boven de afdichtingsconstructie van de stortplaats. De beperkte klink en zettingen die daardoor optreden leiden niet tot significante effecten op de opbouw van de stortplaats. Bij de extra ophogingen wordt er voor gezorgd dat de minimaal noodzakelijke dikte van de afdeklaag van 0,80 meter à 1,00 meter overal op de stortplaats en in de zuidelijke strook gehandhaafd zal blijven. Op de meeste plaatsen wordt de afdeklaag juist dikker. Bij het aanbrengen van de ophooggrond ontstaat geen schade aan de afdichtingsconstructie die onder de afdeklaag ligt. Bij de keuze van de beplanting op de golfbaan wordt rekening gehouden met het feit dat geen wortelgroei door de afdichting kan plaatsvinden.

In de voorschriften van dit bestemmingsplan is vastgelegd dat voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden, waaronder het ophogen en afgraven van de grond en het aanbrengen van diepwortelende beplanting, een aanlegvergunning verplicht is. Hiermee wordt voorkomen dat werken en werkzaamheden ten behoeve van de golfbaan schade kunnen toebrengen aan de afdichtconstructie.

Bij de aanleg en het gebruik van de golfbaan is rekening gehouden met het nazorgplan van IGWR, waarin alle aanwezige nazorgvoorzieningen en -activiteiten zijn beschreven. Alle monitorings- en inspectievoorzieningen (peilbuizen, putten, zakbaken) blijven bereikbaar en kunnen zodra de technische levensduur is verstreken of als ze defect zijn, worden gerepareerd en/of vervangen. Dit geldt ook voor de bovenafdichtingsconstructie. De toegankelijkheid daarvan is geborgd.

De te gebruiken ophooggrond, -zand en teelaarde op de stortplaats en in de zuidelijke strook zal schoon tot licht verontreinigd van kwaliteit zijn en zal derhalve geen contactrisico's met zich meebrengen. In de randstroken vindt in de aanlegfase grondverzet plaats om waterpartijen en golfbanen te kunnen aanleggen. In een groot deel van de randstroken betekent dit dat er gewerkt moet worden in of met sterk verontreinigde grond (de vervuilde baggerspecie). Al deze activiteiten moeten worden gemeld aan en afgestemd met de DCMR.

Conclusie

In de randstroken zal uiteindelijk sprake zijn van een contactzone zonder gebruiksrisico's. De aanleg en het gebruik van de golfbaan en andere recreatieve voorzieningen heeft geen effecten op de kwaliteit van de bodem. Er zijn geen consequenties voor de stijghoogten, stromingsrichtingen, stromingssnelheden of kwaliteit van het grondwater. De drooglegging van de onderzijde van de stort blijft gewaarborgd. Verspreiding van verontreiniging treedt niet op. Er kwelt geen verontreinigd water op in de omliggende polders.

In paragraaf 5.7 van het milieueffectrapport wordt het ophogen van de randzones met schone grond genoemd als een mitigerende maatregel die genomen zou kunnen worden. Hierdoor wordt het risico op contact met verontreinigde grond verminderd. Aangezien de randstroken niet intensief gebruikt zullen worden is dit risico echter gering. Het ophogen van de randzones is niet noodzakelijk voor een goede ruimtelijke ontwikkeling. Het is niet nodig om in dit bestemmingsplan een uitspraak te doen over het al dan niet ophogen van de randstrook.

6.6 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10^{-6} /jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn. Het is aan het lokale bevoegd gezag (de gemeente) om een invulling te geven aan het begrip "gewichtige redenen". Hierbij kan worden gedacht aan het toestaan van een extensief gebruikt terrein, zoals een sportveld, binnen de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour. Ook kan worden gedacht aan het opvullen van een open plek in bestaand stedelijk gebied.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10^{-5} /jaar voor tien slachtoffers en 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers. Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers en 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied; dit komt meestal overeen met de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

6.6.1 Transport gevaarlijke stoffen over weg

Het transport van gevaarlijke stoffen over de autosnelweg A13 ligt op een zodanige afstand (circa 400 meter) dat dit transport geen invloed heeft op dit plan.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de Matlingeweg dient voornamelijk ter bevoorrading van enkele tankstations op de bedrijventerreinen Rotterdam-Noordwest en Spaanse Polder. Deze bedrijventerreinen worden voor wegtransport ontsloten door de A20 en de A13. Aan de Matlingeweg en directe omgeving zijn drie LPG tankstations gevestigd. Het is onbekend welk deel van het transport van de risicobepalende stof LPG wordt aan- en afgevoerd via de A13 en welk deel over de A20. Het deel van het transport dat mogelijk wordt getransporteerd via de A13 passeert de Matlingeweg ter hoogte van de zuid-oostelijke hoek van het golfterrein. Binnenstedelijk transport van LPG geeft geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar. Het groepsrisico bij bedrijventerreinen met lage arbeidsdichtheid, waarvan hier sprake is, ligt ruim onder de oriënterende waarde.

Hier zal de realisatie van de golfbaan geen verandering in brengen. Er hoeft daarom in het kader van dit bestemmingsplan geen onderzoek naar het groepsrisico plaats te vinden.

6.6.2 Transport gevaarlijke stoffen over rail

Het spoortransport over de lijn Rotterdam-Delft heeft geen invloed op het plangebied, aangezien de afstand tot het gebied circa 400 meter bedraagt. Bovendien gaat er nagenoeg geen transport van gevaarlijke transporten over dit spoortraject.

6.6.3 Transport gevaarlijke stoffen over het water

Over de Delftse Schie vindt incidenteel transport van brandbare stoffen plaats. Deze vaarweg is geen hoofdvaarweg, externe veiligheidsrisico's spelen hier geen rol. Buiten de 200 meter zone van de Delftse Schie gelden in ieder geval geen externe veiligheidsbeperkingen voor ruimtelijke plannen.

6.6.4 Luchtvaart

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchtvaartterrein en eventuele ontheffingsgebieden in het gebied rond de luchthaven bevinden. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Tot nu toe bestaat er geen externe veiligheidsregelgeving voor regionale luchthavens. Momenteel wordt wetgeving voorbereid voor de regionale en kleine luchthavens. In een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart zal de decentralisatie van luchtvaarttaken naar de provincies worden geregeld en zal ook een normstelling voor geluid en externe veiligheid worden opgenomen. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van de nieuwe wetgeving bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspraken te maken over een te voeren ruimtelijk interim-beleid. Net als bij Schiphol zullen in overleg met de betreffende regio's de mogelijke aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico worden bezien en zal een stand-still voor externe veiligheid worden uitgewerkt.

In het MER van Rotterdam Airport zijn externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd op basis van het in 1997 door de ministeries van V&W en VROM vastgestelde rekenmodel voor regionale velden. De nieuwe inzichten over de bepaling van de externe veiligheid rondom Schiphol zijn momenteel echter aanleiding om ook het model voor regionale vliegvelden aan te passen.

Bij brief van 29 december 2000 kondigen GS van de provincie Zuid-Holland aan dat zij voornemens zijn tot het van kracht worden van een nieuw beleidskader een tijdelijk toetsingskader te hanteren voor nieuwe bouw- en bestemmingsplannen. Het voorgenomen toetsingskader houdt in:

- tussen 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: alleen niet-arbeidsintensieve bedrijvigheid, verkeersfuncties etc. toestaan;
- binnen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: geen nieuwe kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, zorginstellingen) toestaan;
- voorts een motivatieplicht voor nieuwbouwplannen die het groepsrisico verder doen stijgen.

Plangebied

De vraag of het clubgebouw in beginsel moet worden gekwalificeerd als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object is niet eenduidig te beantwoorden. In het clubgebouw verblijven weliswaar regelmatig meer dan 50 personen, maar zij doen dat slechts gedurende een deel van de dag en niet gedurende meerdere aaneengesloten dagen. Dat zou inhouden dat het clubgebouw binnen de 10^{-6} risicocontour (maar buiten de 10^{-5} risicocontour) mag worden gesitueerd.

Gelet op de strekking van het toetsingskader van de Provincie, valt echter te verwachten dat de provincie zal streven naar een situering van het clubgebouw buiten de 10^{-6} contour. Een situering buiten de 10^{-6} contour is ook aan te bevelen, aangezien de inhoud van het uiteindelijke wettelijk kader voor externe veiligheid nog onbekend is. Zoals op de plankaart is te zien is de locatie waar het clubgebouw mag worden gerealiseerd buiten de 10^{-6} risicocontour gelegen. In het afslaggebouw van de driving-range verblijven minder dan 50 personen, gedurende korte tijd. Dat gebouw valt dan ook met zekerheid onder het begrip beperkt kwetsbaar. Ook de bestemmingen golfterrein, dagrecreatieterrein, wandel- en voetpaden, ontsluitingswegen en aanlegplaatsen ten behoeve van de recreatievaart vallen onder het begrip beperkt kwetsbaar. Het groepsrisico van Rotterdam Airport kan alleen worden berekend voor een groot gebied rond de luchthaven, op basis van de aanwezigheid van personen. Het huidige groepsrisico is berekend in het MER "Zoneaanpassing Rotterdam Airport, deelrapport Externe Veiligheid".

Hieruit blijkt dat er een overschrijding is van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Het groepsrisico van Rotterdam Airport verandert niet door de aanwezigheid van de gebruikers op het golfterrein.

6.6.5 Conclusie

Het plan voldoet aan de aanbevolen situering van het clubgebouw buiten de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van de luchthaven. Externe veiligheid levert verder geen belemmeringen op voor de realisatie van de golfbaan.

6.7 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van de in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (art. 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden. In dit besluit zijn de volgende drie categorieën opgenomen:

- categorie 1: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets).

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Plangebied

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit een afgedekte afvaldeponie en een randzone. Een gebied in het zuiden van het plan is recent van een leeflaag voorzien. De huidige ecologische kwaliteit en diversiteit van het plangebied is laag.

Doordat er met name in de randstrook beplanting wordt aangebracht en er in de randstrook open water en moeras wordt gerealiseerd neemt de ecologische kwaliteit door de planontwikkeling toe. Voor het bestemmingsplan is het echter van belang of er in de huidige situatie soorten in het gebied voorkomen waarvoor op basis van de Flora- en faunawet een ontheffing moet (kunnen) worden verkregen. Hiertoe is ecologisch onderzoek gedaan.

In het plangebied is veldonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn een aantal aandachtsoorten waargenomen. Van andere soorten is het aannemelijk dat ze in het plangebied voorkomen. Bij het veldonderzoek is niet gekeken naar broedvogels en (dag)vinders. Van broedvogels heeft bSR (bureau Stadsnatuur Rotterdam) goed inzicht in het naar verwachting voorkomen van Rode Lijst soorten. Van het voorkomen van (dag)vinders is gebruikt gemaakt van gegevens uit 1996 die zijn vergeleken met de aanwezige biotooptypen.

Het is onwaarschijnlijk dat in het plangebied soorten reptielen voorkomen. In de omgeving van de DOP NOAP zijn niet eerder reptielen waargenomen (RAVON.nl). Voor amfibieën is recent een inventarisatie uitgevoerd, waarbij specifiek is gekeken naar de Rugstreeppad.

De Rugstreeppad is echter niet in het plangebied waargenomen. Wel is het waarschijnlijk dat meer algemenere soorten amfibieën (categorie 1 in de Flora- en faunawet) met name in de randstroken van het plangebied voorkomen. Het gaat om de Bruine kikker, Gewone pad, Bastaardkikker, Meerkikker en de kleine watersalamander. Bij ruimtelijke ontwikkeling geldt een vrijstelling van de Flora- en faunawet voor categorie 1 soorten. Naar verwachting komen in het plangebied geen Rode Lijst soorten voor.

Het plangebied is onderzocht op vissen. Er zijn tegen de verwachting in maar weinig vissen aangetroffen. Beschermde soorten als de Kleine modderkruiper en de Bittervoorn zijn niet waargenomen. Wel zijn Ruisvoorn, Baars, Zeelt, Brasem/Kolblei en een Paling aangetroffen. Deze soorten zijn echter alle niet beschermd onder de Flora- en faunawet. Ze staan ook niet op de Rode Lijst.

In het plangebied zijn, tijdens het veldonderzoek, verschillende grondgebonden zoogdieren aangetroffen. Er is met name een grote hoeveelheid aan muizen waargenomen. Het betreft echter algemene soorten van categorie 1 van de Flora- en faunawet. Bij ruimtelijke ontwikkeling geldt een vrijstelling van de Flora- en faunawet voor soorten van categorie 1 van de Flora- en faunawet. Naar verwachting komen in het plangebied geen Rode Lijst soorten voor.

In het plangebied komen vier soorten vleermuizen voor. Het gaat hierbij om de Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse vleermuis en de Ruige dwergvleermuis. Alle zijn streng beschermd volgens de Flora- en faunawet. Ze staan niet op de Rode Lijst. Het gebied en met name de randen, worden vooral gebruikt als vliegroute en foerageergebied. Er zijn geen bomen of gebouwen aanwezig die kunnen dienen als verblijfplaats.

Gedurende het veldonderzoek is een foeragerende Ransuil en een dito Kerkuil waargenomen. Door de open structuur en grote dichtheid aan muizen vormt dit gebied een ideaal foerageergebied voor deze soorten. Tijdens het veldonderzoek is niet gekeken naar broedvogels. Op basis bestaande inventarisatie-gegevens en in relatie tot aanwezige biotopen is een analyse gemaakt van mogelijk voorkomende broedvogels van de Rode Lijst. In het plangebied komen verschillende broedvogels van de Rode Lijst voor. Alle vogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd onder de Flora en faunawet.

Er is geen onderzoek naar libellen uitgevoerd. Uit de landelijke verspreidingsatlas (Dijkstra e.a., 2002) blijkt dat er in de omgeving van het plangebied geen aandachtsoorten (Flora- en faunawet, Rode Lijst) voorkomen.

Het plangebied is niet onderzocht op beschermde dagvlinders. Het plangebied is echter wel geschikt voor het Bruinblauwtje, een Rode Lijst soort. Ook uit bestaande inventarisatiegegevens komt de aanwezigheid van het Bruinblauwtje naar voren. Naar verwachting komen in het plangebied geen soorten voor die beschermd zijn onder de Flora- en faunawet.

Uit het veldonderzoek blijkt dat in (de directe omgeving van) het plangebied enkele beschermde soorten vaatplanten voorkomen. De Grote kaardenbol en de Aardakker zijn soorten van categorie 1 van de Flora- en faunawet. Bij ruimtelijke ontwikkeling geldt een vrijstelling van de Flora en faunawet voor soorten van categorie 1.

De Rode Lijst soort Krabbenscheer komt voor in de Poldervaart. Dit ligt buiten het plangebied. Mossen, korstmossen en paddestoelen zijn in het plangebied niet onderzocht. Deze soortgroepen zijn niet beschermd onder de Flora- en faunawet. Wel staan veel soorten op de Rode lijst. Gezien de aanwezige biotopen lijkt het voorkomen van deze soorten in het plangebied niet aannemelijk. Het plangebied is onderzocht op de mogelijk in het gebied voorkomende beschermde sprinkhaan; de Veenmol. Deze is niet in het plangebied aangetroffen.

Andere beschermde sprinkhanen (Flora- en faunawet, Rode Lijst) worden op basis van verspreidingsgegevens en biotoopkenmerken niet verwacht.

Conclusie

De planontwikkeling heeft een negatief effect op vogels en vlinders en een positief effect op vleermuizen. Vanwege het voorkomen in het plangebied van verschillende soorten broedende vogels kunnen tijdens het broedseizoen geen bouw- en aanlegwerkzaamheden worden verricht. Er zijn in het plangebied geen soorten aangetroffen waarvoor een ontheffing zoals bedoeld in de Flora- en faunawet moet worden verkregen. Het voorkomen van deze soorten wordt niet verwacht. In paragraaf 7.6 van het milieueffectrapport zijn een aantal maatregelen opgenomen die de negatieve effecten op soorten tijdens de aanlegfase verminderen danwel een positief effect hebben op soorten in de gebruiksfase. De beoogde ruimtelijke ontwikkeling heeft niet tot doel om de natuurwaarde van het plangebied te vergroten. De genoemde maatregelen zijn geen noodzakelijke maatregelen die genomen moeten worden om tot een goede ruimtelijke ontwikkeling te komen. Er hoeft daarom geen borging van deze maatregelen in dit bestemmingsplan plaats te vinden.

6.8 Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw.

Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwenprincipes en de energieprestatie eisen.

6.8.1 Duurzaam bouwen

Het Bouwbesluit vormt het minimaal te realiseren kwaliteitsniveau in Nederland. De gemeente Rotterdam heeft daar boven op het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK) opgesteld (meest recente versie maart 2005). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken.

Hieronder staan een aantal algemene duurzaam bouwen maatregelen, die toegepast kunnen worden bij de nieuwe ontwikkelingen (met name de nieuwe bebouwing) in het plangebied:

Afkoppeling van hemelwater, zodat regen en afvalwater niet in hetzelfde riool terecht komen. Het schone regenwater kan in het gebied zelf worden vastgehouden. Zie hoofdstuk 5.

Geen zink gebruiken voor bijvoorbeeld dakgoten. Zink heeft de eigenschap uit te logen waarbij neerslag zink oplost in het regenwater. Een alternatief zijn stalen dakgoten.

Gebruik hout met een milieukeur, bijvoorbeeld FSC. Het keurmerk FSC geeft aan dat het hout uit een goed beheerd bos afkomstig is.

Pas waterbesparende maatregelen toe, bijvoorbeeld een waterbesparende douchekop of een waterbesparend toilet.

Maak gebruik van zonne-energie zoals een zonneboiler of zonnecellen.

Bekijk of nieuwe gebouwen uitgevoerd kunnen worden met een groen dak.

In paragraaf 4.5 van het milieueffectrapport zijn een aantal duurzaamheidsmaatregelen opgenomen die specifiek op de aanleg en het beheer van de golfbaan en op het clubgebouw zijn toegesneden.

6.8.2 Energie

Het Rotterdam Climate Initiative is het nieuwe, ambitieuze klimaatprogramma waarmee de gemeente tracht de CO₂-uitstoot van Rotterdam fors terug te brengen.

Om een belangrijke bijdrage aan deze doelstelling te leveren en energie te besparen, is het beleid van de gemeente Rotterdam er op gericht zoveel mogelijk woningen, bedrijven en voorzieningen aan te sluiten op een collectief warmtenet. Een warmtenet omvat een stelsel van leidingen waardoor warm water wordt gepompt voor verwarming en warm tapwater. Een aansluiting op het collectieve warmtenet is voor dit plangebied niet aan de orde.

Sinds 1995 is het verplicht een EPC-berekening (EnergiePrestatieCoëfficiënt) in te dienen in het kader van het aanvragen van de bouwvergunning).

7. Sociale veiligheid en leefbaarheid

Het Rotterdams beleid is erop gericht om bij ontwikkelplannen de aandacht voor sociale veiligheid en leefbaarheid een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. Bij het aspect leefbaarheid gaat het om fysiek-ruimtelijke voorzieningen voor de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten, het parkeren en stallen van auto's en fietsen, ruimte voor spelen en groen, bezonnings- en uitzichtconsequenties voor omwonenden, afvalmanagement en consequenties voor het beheer van de openbare ruimte.

In de beleidsnota "Ontwerpen voor een geëmancipeerde samenleving", dS+V, oktober 1996, zijn 3 hoofditems geformuleerd voor het stedenbouwkundig plan:

- het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor mannen en vrouwen om desgewenst werken en zorgen te kunnen combineren door (zorgvuldige) menging van de functies, het strategisch plaatsen van voorzieningen en de bereikbaarheid van de wijken te verzekeren;
- differentiatie en flexibiliteit van woningen;
- veiligheid als basisvoorwaarde voor een normaal maatschappelijk leven.

Voor de leefbaarheid van de wijken is veiligheid van groot belang. Het gaat dan zowel om objectieve veiligheid (het voorkomen van criminaliteit) als om subjectieve veiligheid (het gevoel van veiligheid dat men ervaart). Beide aspecten spelen een rol bij de uitwerking van het plan. Bij de delen binnen het plangebied die conserverend zijn van aard, zal het zonedig verbeteren van de sociale veiligheid en leefbaarheid vooral uitgevoerd moeten worden via beheermaatregelen. In deze delen zijn immers geen (grote) functionele wijzigingen voorgesteld. Voor de overige delen wordt als toetsingsinstrument gebruik gemaakt van de nota "Ontwerpen voor een geëmancipeerde samenleving" en het "Handboek Politiekeurmerk Veilig Wonen". Het is een streven om elk bouwplan te voorzien van het Politie Keurmerk Veilig Wonen. Toekenning van dit keurmerk geeft aan dat een wijk een beperkt criminaliteitsrisico heeft. Het toetsingsresultaat maakt expliciet deel uit van de besluitvorming over de betreffende uitwerking.

8. Handhaving

Illegale bebouwing in het buitengebied zal, over het algemeen, opvallen; terstond optreden is hier dan ook regel. Illegaal gebruik is moeilijker te constateren; het is lang niet altijd mogelijk om van buitenaf waar te nemen wat zich in een pand afspeelt. Waar het vermoeden leeft dat het gebruik in strijd is met de bestemming wordt dit onderzocht. Het zou te ver voeren om uit de jurisprudentie, die leert dat er in beginsel een handhavingsplicht bestaat, af te leiden dat er ook in alle gevallen een opsporingsplicht bestaat.

Uiteraard zal altijd worden gereageerd op klachten van naburige gebruikers en bewoners. Doordat illegale situaties, die reeds in strijd waren met het voorgaande bestemmingsplan, worden uitgezonderd van het overgangsrecht, bestaat, op grond van de jurisprudentie, ook na langere tijd in beginsel nog de mogelijkheid om handhavend op te treden, indien een situatie aan het licht komt die redelijkerwijze niet eerder bekend kon zijn. Juridisch zijn deze situaties immers wegbestemd. Per geval zal door het bevoegde bestuursorgaan een zorgvuldige belangenafweging worden gemaakt.

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "Kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijks besturen van de meeste Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

9. Financiële uitvoerbaarheid

Op 30 januari 2008 heeft de raadscommissie aangegeven akkoord te gaan met de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst. Deze samenwerkingsovereenkomst wordt op 25 april 2008 door de partijen die betrokken zijn bij het beheer en de inrichting van de Oost-Abtspolder, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, ondertekend. Hierin zijn ook de financiële kaders opgenomen met betrekking tot deze inrichting en is benoemd welke partij voor welk onderdeel verantwoordelijk is. De inrichtingskosten die voor rekening komen van de gemeente zijn opgenomen in de grondexploitatie DOP NOAP. De uitvoerbaarheid van het plan is hiermee voldoende geborgd.

10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

PM

II VOORSCHRIFTEN

VOORSCHRIFTEN BESTEMMINGSPLAN “Golfbaan Oost-Abtspolder”

Algemene en technische bepalingen

- ARTIKEL 1 – BEGRIPSBEPALINGEN
- ARTIKEL 2 – ALGEMENE BEPALINGEN

Bestemmingsbepalingen

- ARTIKEL 3 – RECREATIEVE VOORZIENINGEN
- ARTIKEL 4 – AFVALDEPONIE EN RECREATIEVE VOORZIENINGEN
- ARTIKEL 5 – WATER I/II
- ARTIKEL 6 – GROEN
- ARTIKEL 7 – WATERKERING
- ARTIKEL 8 – ARCHEOLOGISCH WAARDEVOL GEBIED A EN B

Aanvullende bepalingen

- ARTIKEL 9 – GEBRUIK
- ARTIKEL 10 – OVERGANGSBEPALINGEN
- ARTIKEL 11 – STRAFBEPALING
- ARTIKEL 12 – NAAMGEVING

Algemene en technische bepalingen

Artikel 1 – Begripsbepalingen

Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

Bebouwingsgrens

Op de plankaart aangegeven lijn welke niet door gebouwen mag worden overschreden (behoudens overschrijdingen die krachtens deze voorschriften zijn of kunnen worden toegestaan).

Bebouwingspercentage

Een percentage dat aangeeft hoeveel van het oppervlak (bovengronds) van een bouwperceel door gebouwen mag worden ingenomen.

Beheerderswoning

Een woning op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het terrein, noodzakelijk is.

Beperkt kwetsbare objecten

- a. woningen, kantoorgebouwen, hotels, restaurants, winkels en bedrijfsgebouwen, voor zover deze objecten niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- b. sporthallen, zwembaden, speeltuinen;
- c. sport- en kampeerterrinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- d. andere objecten die met de onder a en b genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- e. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

Bestemmingsgrens

Een als zodanig verklaarde lijn op de plankaart die de grens vormt van een bepaalde bestemming.

Bouwwerk

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

Bruto vloeroppervlakte

De totale vloeroppervlakte van kantoren, winkels, horeca, bedrijven of maatschappelijke voorzieningen met inbegrip van de daartoe behorende inpanidige ruimten, zoals gemeenschappelijke ruimten, magazijnen en dienstruimten.

Gebouw

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

Horeca

Een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig ten behoeve van gebruik ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken.

Kwetsbare objecten

- a. woningen, met uitzondering van:
 - verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
 - dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 - ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - scholen;
 - gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 - kantoorgebouwen en hotels met een b.v.o. van meer dan 1500 m² per object;
 - complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk b.v.o. meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal b.v.o. van meer dan 2000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen..

Milieudeskundige

De DCMR Milieudienst Rijnmond of een andere door het dagelijks bestuur van de deelgemeente aan te wijzen deskundige.

NAP

Normaal Amsterdams Peil

Parkeervoorzieningen

Parkeergelegenheid ter voorziening in de behoefte aan ruimte voor het parkeren en stallen van motorvoertuigen en (brom)fietsen, alsmede de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen.

Peil

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

Artikel 2 – Algemene bepalingen

Wijze van meten

1. Bij de toepassing van deze voorschriften geldt de volgende wijze van meten:
 - a. de grondoppervlakte van een gebouw of ander bouwwerk wordt gemeten tussen de verticale projecties van de buitenzijde van de gevels en/of uit het hart van de gemeenschappelijke scheidingsmuren en 1 meter boven peil; dakoverstekken, luifels, niet aaneengesloten balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,50 meter;
 - b. de inhoud van een gebouw of ander bouwwerk wordt gemeten buitenwerks en boven peil;
 - c. - de hoogte van een gebouw of ander bouwwerk (bouwhoogte) wordt gemeten vanaf het hoogste punt van dat gebouw of ander bouwwerk tot het peil, waarbij dakopbouwen benodigd voor het functioneren van het gebouw of bouwwerk, zoals liftschachten, lichtkoepels, schoorstenen, (schotel)antennes en liftopbouwen, met een hoogte van maximaal 3 meter, niet meegerekend worden;
- de goot- of boeiboordhoogte van een gebouw wordt gemeten vanaf de horizontale snijlijn van gevelvlak en dakvlak tot aan het peil;
 - d. de breedte van een gebouw wordt gemeten van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte;
 - e. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens wordt gemeten vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van de gevel van het gebouw, haaks op de perceelsgrens.

Bebouwingsnormen

2. Op de voor bebouwing bestemde gronden dienen - onverminderd hetgeen daartoe in de desbetreffende voorschriften is bepaald - de op de plankaart aangegeven bebouwingsnormen in acht genomen te worden. Voor zover voor de desbetreffende gronden op de plankaart respectievelijk in de voorschriften geen maximum bebouwingspercentage is bepaald, mogen deze gronden volledig worden bebouwd.

Hoogtebeperking aanvliegroute Rotterdam Airport

3. De maximum bouwhoogte is in het plangebied op de plankaart aangegeven door middel van hoogtelijnen, bepaald door de aanvliegroute van de luchthaven Rotterdam Airport. De toegestane bouwhoogte ter plaatse van de op de plankaart aangegeven hoogtelijnen wordt eveneens tussen de hoogtelijnen in, naar evenredigheid – rechtevenredig oplopend – berekend.

Maximum bouwhoogte

4. Behoudens het bepaalde in lid 3, en voorzover in de voorschriften geen maximumhoogte is aangegeven, wordt de maximum-bouwhoogte bepaald door de toetsingsvlakken, zoals deze op de kaart zijn aangegeven. Binnen het met H= 10m NAP aangegeven toetsingsvlak mag niet hoger dan 10 meter gebouwd worden; Binnen het met H= 20m NAP aangegeven toetsingsvlak mag niet hoger dan 20 meter boven NAP gebouwd worden. Tussen en naast deze twee toetsingsvlakken (H= 10 en H= 20) mag niet hoger worden gebouwd dan tot een hoogte die wordt bepaald door de fictieve lijn die de toetsingsvlakken met elkaar verbindt.

Afdekking van gebouwen

5. Voor zover in deze voorschriften noch op de plankaart regels zijn opgenomen t.a.v. de afdekking van gebouwen, mogen deze gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

10⁻⁶-Plaatsgebonden Risicocontouren

6. Binnen de op de plankaart aangegeven 10⁻⁶- plaatsgebonden risicocontouren mogen geen 'kwetsbare objecten' gerealiseerd worden;

Bestemmingsbepalingen

Artikel 3 – Recreatieve voorzieningen

1. De gronden, aangewezen voor "recreatieve voorzieningen", zijn bestemd voor:
 - a. een golfbaan en extensieve recreatie, met de daarbij behorende ontsluitingswegen en -paden, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - b. de bestemmingen "waterkering" en "archeologisch waardevol gebied A en B", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende gebouwen worden gebouwd, zoals:
 - a. gebouwtjes ten behoeve van de recreatie met een inhoud van maximaal 60 m³.
 - b. gebouwtjes ten behoeve van onderhoud en beheer met een inhoud van maximaal 60 m³.
 - c. gebouwtjes ten behoeve van aanlegplaatsen ten behoeve van de recreatievaart langs de Delftse Schie met een totaal maximaal oppervlak van 100 m² b.v.o.
3. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen tevens uitsluitend worden gebouwd:
 - a. bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals lichtmasten met een hoogte van maximaal 15 meter;
 - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals een brug, een duiker, een steiger, een vlonder.
4. Binnen het op de plankaart aangegeven bebouwingsgrens mag 5200 m² b.v.o. gebouwd worden, waarvan:
 - a. maximaal 4500 m² b.v.o. ten behoeve van een multifunctioneel clubgebouw, waarvan maximaal 900 m² b.v.o. ten behoeve van horeca en maximaal 200 m² b.v.o. ten behoeve van een beheerderswoning;
 - b. maximaal 700 m² b.v.o. ten behoeve van één of meerdere loodsen.
5. Binnen de bestemming recreatieve voorzieningen dient minimaal 4 hectare open water gerealiseerd te worden.
6. Op de in het eerste lid bedoelde gronden en in de gronden aangewezen voor "water II" mogen in totaal maximaal 20 aanlegplaatsen ten behoeve van de recreatievaart langs de Delftse Schie gerealiseerd worden.
7. Ten zuiden van de bestemming "afvaldeponie en recreatieve voorzieningen" mag een afslaggebouw driving range van maximaal 1400 m² b.v.o. gerealiseerd worden.
8. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemming zoals bedoeld in het eerste lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

NB

Voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid zoals keurstrook, is het bepaalde in de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland mede van toepassing.

Artikel 4 – Afvaldeponie en recreatieve voorzieningen

1. De gronden, aangewezen voor "afvaldeponie en recreatieve voorzieningen", zijn bestemd voor:
 - a. een golfbaan en extensieve recreatie, met de daarbij behorende ontsluitingspaden en groenvoorzieningen;
 - b. een definitieve opslagplaats (DOP) van verontreinigde grond;
 - c. de bestemming "archeologisch waardevol gebied B", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.

2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
 - a. bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals een uitkijktoren met een hoogte van maximaal 15 meter en schuilgelegenheden;
 - b. en voorzieningen ten behoeve van de nazorg van de definitieve opslagplaats (DOP).

Aanlegvergunning

3. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), de volgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren:
 - a. het uitvoeren van bouw- en aanlegwerkzaamheden;
 - b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een andere wijze indrijven van voorwerpen;
 - c. het verrichten van (mechanische) ingrepen dan wel graafwerkzaamheden, dieper dan 0,50 meter beneden maaiveld;
 - d. het aanbrengen van beplantingen en/of bomen die dieper wortelen dan 0,50 meter beneden maaiveld op het moment van aanplanten dan wel volgroeing;
 - e. het tot stand brengen, hebben of gebruiken van (ondergrondse) infrastructuur voor afvoer van water;
 - f. het tot stand brengen, hebben of gebruiken van (ondergrondse) infrastructuur ten behoeve van electriciteit en overige (verbindings)kabels;
 - g. het tot stand brengen, hebben of gebruiken van wegen, parkeerterreinen en terreinen voor zover die (al dan niet tijdelijk) voor gemotoriseerd verkeer openstaan;
 - h. het verrichten van activiteiten die tot gevolg hebben of kunnen hebben dat de vorm of de hoogte van de gesloten stortplaats wordt beïnvloed;
 - i. het wijzigen van het maaiveldniveau, bijvoorbeeld door ontginnen, bodemverlagen, afgraven en ophogen;
 - j. het organiseren van evenementen.Een schriftelijke vergunning zal slechts worden verleend, indien de belangen van de nazorg voor de gesloten stortplaats ter zake dit toestaan.
Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van gedeputeerde staten van de Provincie Zuid-Holland te overleggen
4. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen zoals bedoeld in het eerste lid onder c, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 5 – Water I/II

Water I

1. De gronden, aangewezen voor "water I", zijn bestemd voor:
 - a. singels en waterlopen ten behoeve van de waterhuishouding van het omliggende gebied, met de daarbij behorende voorzieningen zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - b. de bestemming "archeologisch waardevol gebied B", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige en/of recreatieve aard worden gebouwd, zoals een brug, een duiker, een steiger, een vlonder.

Water II

3. De gronden, aangewezen voor "water II", zijn bestemd voor:
 - a. de waterhuishouding en verkeersdoeleinden te water, met de daarbij behorende waterstaatswerken zoals duikers, taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - b. de bestemming "waterkering", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
4. Op de in het derde lid bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard worden gebouwd, zoals kademuren, duikers, bruggen, aanlegsteigers,

meerpalen en remmingwerken, zomede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de geleiding van het verkeer te water, zoals lichtopstanden en bakens.

5. Op de in het derde lid bedoelde gronden en in de gronden aangewezen voor "recreatieve voorzieningen" mogen in totaal maximaal 20 aanlegplaatsen ten behoeve van de recreatievaart langs de Delftse Schie gerealiseerd worden.
6. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen zoals bedoeld in het eerste en derde lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 6 – Groen

1. De gronden, aangewezen voor "groen", zijn bestemd voor:
 - a. park, plantsoen, openbare nutsvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen, speelgelegenheden, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - b. de bestemmingen "waterkering" en "archeologisch waardevol gebied A en B", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, zoals straatmeubilair, verfraaiingselementen, speelelementen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen met een inhoud van maximaal 60 m³, zomede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard zoals een brug, een duiker.
3. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemming zoals bedoeld in het eerste lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

NB

Voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid zoals keurstrook, is het bepaalde in de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland mede van toepassing.

Artikel 7 – Waterkering

1. De gronden, aangewezen voor "waterkering", zijn bestemd voor:
 - a. waterkering met de daarbij behorende waterstaatswerken zoals taluds, glooiingen en onderhoudswegen, zomede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals duikers, keerwanden en beschoeiingen;
 - b. de bestemmingen "recreatieve voorzieningen", "water II" en "groen", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend de in het eerste lid onder a bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Vrijstelling

3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder b toegestane bebouwing, mits de belangen van de waterstaat niet worden geschaad. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de vrijstelling aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de dijkbeheerder te overleggen. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorschriften verbinden ter bescherming van de belangen van de waterstaat.
4. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemming zoals bedoeld in het eerste lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

NB

Voor zover de gronden op de plankaart nader zijn aangeduid zoals keurstrook, is het bepaalde in de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland mede van toepassing.

Artikel 8 – Archeologisch Waardevol Gebied A en B

1. De gronden, aangewezen voor “archeologisch waardevol gebied A en B”, zijn bestemd voor:
 - a. behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden;
 - b. de bestemmingen “recreatieve voorzieningen”, “waterkering”, “groen”, “water II” en “afvaldeponie en recreatieve voorzieningen”, voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden zijn uitsluitend bouwwerken toegestaan (waaronder begrepen heien en het slaan van damwanden) met een grondoppervlak kleiner dan 100 m². In afwijking hiervan zijn tevens toegestaan bouwwerken met een grondoppervlak:
 - a. vanaf 100 m², mits niet dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld wordt gebouwd (gebied A);
 - b. vanaf 200 m², mits niet dieper dan 3,0 meter beneden NAP wordt gebouwd (gebied B).

Vrijstelling

3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder b toegestane bebouwing, mits de archeologische waarden niet worden geschaad.

Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de bouwvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de archeologisch deskundige te overleggen.

Aan een vrijstelling kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door de archeologisch deskundige.

Aanlegvergunning

4. a. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders graafwerkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die:
 - dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld (gebied A) en die tevens een terreinoppervlak vanaf 100m² beslaan;
 - dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP (gebied B) en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200m² beslaan.

Een aanlegvergunning geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan en is tevens niet van toepassing op bestaande weg- en leidingcunetten.

Een aanlegvergunning wordt verleend indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de archeologisch deskundige te overleggen.

- b. Aan een aanlegvergunning kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
 - de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door de archeologisch deskundige.

5. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen zoals bedoeld in het eerste lid onder b, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Aanvullende bepalingen

Artikel 9 – Gebruik

1. Het is verboden de in dit bestemmingsplan gelegen onbebouwde gronden en de in het plan gelegen bouwwerken geheel of gedeeltelijk te gebruiken, te laten gebruiken of in gebruik te geven, op een wijze of tot een doel, strijdig met de daaraan in het plan gegeven bestemming(en) en/of het volgens de voorschriften uitsluitend toegestane gebruik, dan wel met de uit deze voorschriften voortvloeiende aard van de bebouwing.

Vrijstelling

2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 10 – Overgangsbepalingen

Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken

1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de terzakelegging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan dan wel daarna gebouwd worden of kunnen worden met inachtneming van het bepaalde in de Woningwet, en die afwijken of zouden afwijken van dit plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijkingen van dit plan niet worden vergroot en behoudens onteigening overeenkomstig de wet:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na verwoesting door een calamiteit worden herbouwd, mits de desbetreffende bouwaanvraag wordt aangevraagd binnen twee jaar nadat deze calamiteit heeft plaatsgevonden.

Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik

2. Het ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan bestaande gebruik van onbebouwde gronden en van bouwwerken, dat in strijd is met dit bestemmingsplan, mag worden voortgezet en zodanig worden gewijzigd, dat het in dezelfde als wel in mindere mate strijdigheid met dit bestemmingsplan oplevert.

Uitzonderingen op het overgangsrecht

3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van terinzakelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat bestemmingsplan.
4. Het tweede lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat bestemmingsplan.

Artikel 11 – Strafbepalingen

Overtreding van het bepaalde in artikel 4 derde lid, artikel 8 vierde lid en artikel 9 eerste lid, wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de Economische Delicten.

Artikel 12 – Naamgeving

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam “Voorschriften bestemmingsplan Golfbaan Oost-Abtspolder”.

III KAARTEN

INHOUDSOPGAVE KAARTEN

Plankaart 22-07-2008

