

Schiedamsedijk te Vlaardingen

Planbeschrijving carpoolplaats

Opdrachtgever
Gemeente Vlaardingen
Contactpersoon
de heer R.J.A. Veeren
Kenmerk
R074177ad.00001.kt
Versie
01_001
Datum
14 augustus 2015
Auteur
C.F. (Kara) Terpstra MSc
ir. D. (Daniël) Verburg MSc

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Procedure.....	5
1.3	Besluitgebied.....	6
1.3.1	Ruimtelijk-functionele structuur	6
1.3.2	Begrenzing	6
1.4	Geldend bestemmingsplan	8
1.5	Leeswijzer	9
2	Planbeschrijving.....	10
3	Ruimtelijk beleidskader	12
3.1	Rijksbeleid.....	12
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)	12
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	12
3.1.3	Besluit ruimtelijke ordening	14
3.2	Provinciaal beleid	15
3.2.1	Provinciale Structuurvisie 'Ruimte en Mobiliteit'	15
3.2.2	Provinciale Verordening ruimte.....	17
3.3	Regionaal beleid	17
3.3.1	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003 – 2020 (RVVP).....	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
3.4.1	Stadsvisie Vlaardingen 'Koers op 2020'	18
3.4.2	Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020	19
3.4.3	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015	19
3.4.4	Parkeerbeleid	20
4	Milieu- en omgevingsaspecten	21
4.1	Verkeer en parkeren	21
4.1.1	Verkeer.....	21
4.1.2	Parkeren.....	22
4.1.3	Conclusie.....	22
4.2	Geluid.....	22
4.2.1	Beleidskader	22
4.2.2	Verkeerslawaaï.....	22
4.2.3	Industrielawaai	22
4.2.4	Conclusie.....	23
4.3	Luchtkwaliteit.....	23
4.3.1	Beleidskader	23
4.3.2	Beoordeling	23
4.3.3	Conclusie.....	24
4.4	Bedrijven en milieuzonering.....	24
4.4.1	Beleidskader	24
4.4.2	Beoordeling	25

4.4.3	Conclusie.....	25
4.5	Externe Veiligheid	25
4.5.1	Beleidskader	25
4.5.2	Beoordeling	25
4.5.3	Conclusie.....	26
4.6	Bodemkwaliteit	26
4.6.1	Beleidskader	26
4.6.2	Beoordeling	26
4.6.3	Conclusie.....	26
4.7	Water.....	26
4.7.1	Beleidskader	26
4.7.2	Waterhuishouding	28
4.7.3	Watertoetsproces	32
4.7.4	Conclusie.....	32
4.8	Natuur	32
4.8.1	Wettelijk kader.....	32
4.8.2	Gebiedsbescherming	32
4.8.3	Soortenbescherming	32
4.8.4	Conclusie.....	33
4.9	Archeologie en cultuurhistorie.....	33
4.9.1	Archeologie	33
4.9.2	Cultuurhistorie	34
4.9.3	Conclusie.....	35
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	36
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
5.2.1	Plan(vormings)proces	36
5.3	Handhavingsaspecten	36
5.3.1	Inleidend.....	36
5.3.2	Preventieve handhaving.....	37
5.3.3	Repressieve handhaving.....	37
5.3.4	Conclusie.....	37
6	Samenvatting en conclusie	38

Bijlagen

- Bijlage I Kadastrale kaart
- Bijlage II Bestektekening carpoolplaats en omgeving
- Bijlage III Onderzoek verkeer en parkeren
- Bijlage IV Beoordeling luchtkwaliteit
- Bijlage V Quick scan flora en fauna
- Bijlage VI Archeologisch inventarisatierapport

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de locatie van de carpoolplaats aan de Schiedamsedijk te Vlaardingen bestaat het voornemen om een KFC restaurant te realiseren. De carpoolplaats dient daartoe te worden verplaatst naar het perceel direct ten zuiden van de huidige locatie. Deze rapportage heeft betrekking op de verplaatsing van de carpoolplaats.

De bouw- en gebruiksmogelijkheden van het perceel waarop het planvoornemen betrekking heeft, zijn geregeld in het bestemmingsplan 'Rivierzone-Oost', vastgesteld op 28 november 2013. In het bestemmingsplan zijn de gronden waarop de nieuwe carpoolplaats wordt gerealiseerd bestemd als 'Verkeer', 'Bedrijf' en 'Groen'. De aanleg van de carpoolplaats past niet binnen de bijbehorende planregels.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) biedt burgemeester en wethouders de bevoegdheid een omgevingsvergunning te verlenen voor een van het geldende bestemmingsplan afwijkend gebruik (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2). Deze wet bepaalt onder andere de bouw- en gebruiksmogelijkheden van bijbehorende bouwwerken binnen de bebouwde kom. Dit is opgenomen onder artikel 4 van bijlage 2 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), behorende bij de Wabo. Het betreft in casu de zogenoemde 'kruimellijst'. In dit geval kan gebruik worden gemaakt van onderdeel 8 van dit artikel: "het gebruiken van gronden voor een niet-ingrijpende herinrichting van openbaar gebied". Het kan bijvoorbeeld gaan om het toevoegen van een aantal parkeerplaatsen in een groenstrook, het verleggen van trottoirs of het aanbrengen van groenvoorzieningen. Een herinrichting van openbaar gebied vindt vaak ook plaats in samenhang met het bouwen van een vergunningvrij bouwwerk, zoals vuilcontainers, sport- of speeltoestellen en straatmeubilair.

Voorwaarde is dat dit beoogde gebruik niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In onderhavig document wordt het planvoorstel getoetst aan juridische, stedenbouwkundige, verkeerskundige, milieukundige en beleidsmatige randvoorwaarden.

1.2 Procedure

Om de realisatie van de carpoolplaats mogelijk te maken moet de reguliere voorbereidingsprocedure gevolgd worden. Hiertoe wordt een aanvraag omgevingsvergunning ingediend.

De reguliere voorbereidingsprocedure houdt onder meer in dat binnen 8 weken na datum van ontvangst van de aanvraag omgevingsvergunning beslist wordt op de aanvraag. Het besluit van de gemeente ligt vervolgens gedurende 6 weken ter inzage.

1.3 Besluitgebied

1.3.1 Ruimtelijk-functionele structuur

Het besluitgebied maakt deel uit van de buitendijks gelegen, langgerekte bedrijventoneel langs de Nieuwe Maas. Binnen deze zone is een aantal deelgebieden te onderscheiden. Het besluitgebied ligt nabij de Vulcaanhaven en het Benelux Workpark. De Vulcaanhaven bevat voornamelijk havengebonden bedrijven en industrie (scheepsreparatie en overslag). Het oostelijk deel (Vulcaanhaven-Oost) betreft een gemengd bedrijventerrein, met meer kleinschalige bedrijvigheid. Het Benelux Workpark langs de A4 bestaat voornamelijk uit industriële bedrijven in de vorm van staalbedrijven, chemische bedrijven, productiebedrijven en transportbedrijven.

De werkgelegenheid binnen Vlaardingen is vooral te vinden in de zone langs de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg, ofwel de Rivierzone. Hier zijn zowel bedrijven met een internationale oriëntatie als met een regionale of lokale oriëntatie gevestigd. Slechts een klein deel van de bedrijven is nog gebonden aan het water. In de Rivierzone is de differentiatie (ofwel segmentering) van het bedrijfsgebied vager geworden. De afgelopen decennia zijn vrijgekomen bedrijventerreinen uitgegeven aan zeer diverse ondernemingen, meestal zonder relatie met elkaar of met de rivier. Ten noorden van het besluitgebied is een nieuwe kantorenlocatie beoogd. Het gaat om het gebied van het voormalige sportpark De Vijfsluizen. Op deze locatie bestaat ruimte voor onder meer kantoren, horeca en leisure, mede als aanvulling op de behoefte vanuit het gebied zelf.

1.3.2 Begrenzing

Het besluitgebied is gelegen ten zuiden van de Schiedamsedijk en bevindt zich nabij de ten oosten gelegen Rijksweg A4. Het initiatief vindt plaats op een deel van het perceel dat kadastraal bekend staat als Gemeente Vlaardingen, Sectie B nummer 9778.

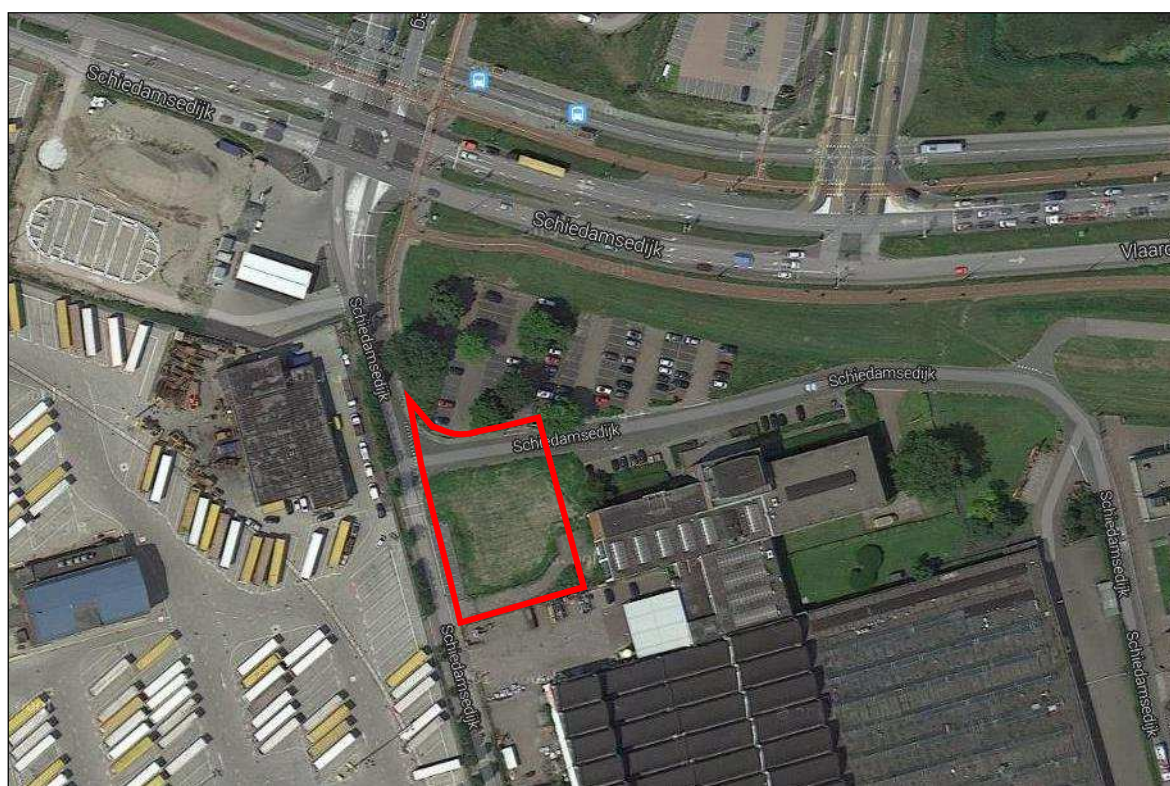
Het besluitgebied wordt aan de noordzijde begrensd door de huidige carpoolplaats aan de Schiedamsedijk. Aan de westzijde ligt eveneens de Schiedamsedijk (als aftakking van de hoofdweg). Aan de oost- en zuidzijde wordt het gebied begrensd door de bedrijfsgronden behorende bij het 'Cincinnati Building'.

De kadastrale kaart is opgenomen in bijlage I. Op de navolgende figuren is de situering van het besluitgebied in de omgeving weergegeven.



Figuur 1.1

Ligging planlocatie (rode cirkel) in de omgeving



Figuur 1.2

Ligging en begrenzing van het besluitgebied van de nieuwe carpoolplaats

1.4 Geldend bestemmingsplan

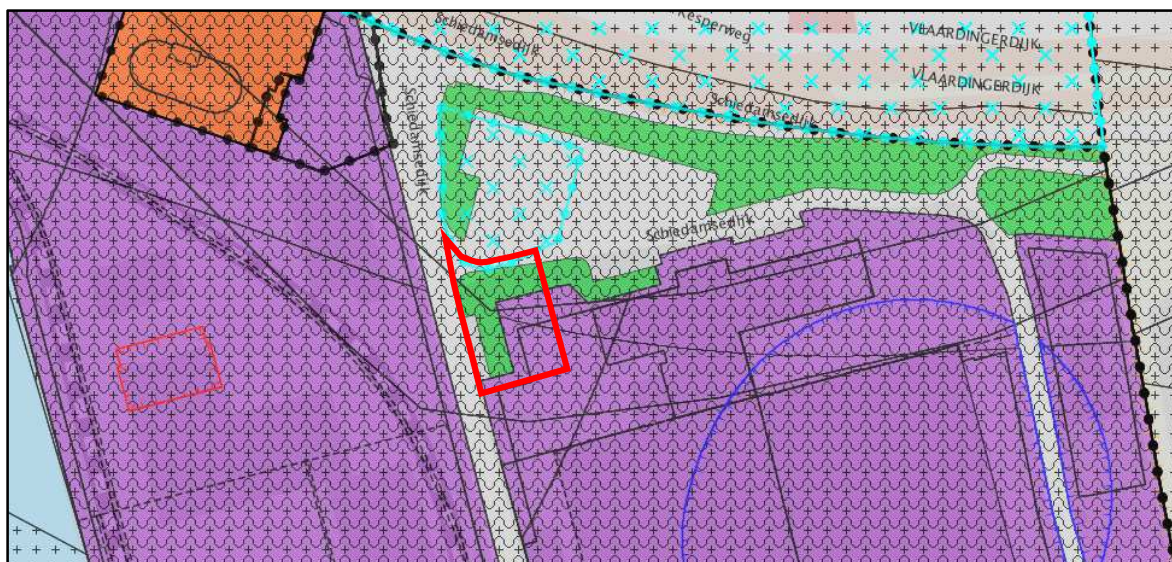
Ter plaatse van de locatie waarop de ontwikkeling betrekking heeft, geldt het bestemmingsplan 'Rivierzone-Oost', welke door de gemeenteraad van Vlaardingen op 28 november 2013 is vastgesteld. In het bestemmingsplan zijn de gronden waar de nieuwe carpoolplaats wordt gerealiseerd en de omliggende gronden die bij de ontwikkeling worden betrokken, bestemd als 'Verkeer', 'Bedrijf' en 'Groen'.

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder meer wegen en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidwerende voorzieningen, groen, parkeer-voorzieningen, nutsvoorzieningen, reclame-uitingen, (beeldende) kunstwerken en water. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groen, water, fiets- en voetpaden en perceel-ontsluitingen. De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven (t/m milieu-categorie 4.2) en bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals toegangswegen, groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen en kantines.

Het voorgenomen initiatief is in strijd met de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Groen' van het bestemmingsplan.

Voor de aanleg van de carpoolplaats biedt het bestemmingsplan zelf geen mogelijkheid om middels een afwijkingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders van de regels af te wijken.

De navolgende afbeelding toont een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan. Daarop is de beoogde begrenzing van het besluitgebied weergegeven.



Figuur 1.3

Uitsnede bestemmingsplan 'Rivierzone-Oost' met begrenzing besluitgebied (rood kader)

1.5 Leeswijzer

De rapportage begint met een beschrijving van het te ontwikkelen plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het ruimtelijk beleidskader op nationaal, provinciaal en lokaal niveau besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens kort ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. En hoofdstuk 6 geeft de conclusies.

2 Planbeschrijving

De huidige carpoolplaats bevindt zich op de locatie waar het restaurant van KFC wordt gerealiseerd, aan de Schiedamsedijk. De carpoolplaats bestaat uit 48 parkeerplekken en wordt verplaatst naar het perceel ten zuiden van de huidige locatie. Op de nieuwe locatie worden 30 parkeerplekken mogelijk gemaakt. Ook worden de huidige voorzieningen verplaatst, zoals de fietsenbeugels, prullenbakken, bebording en de twee 'carpoolplaats' lichtbakken. De geldende hoogtebeperking voor voertuigen tot 2,40 meter wordt ook verplaatst naar de nieuwe locatie.

De weg tussen het nieuwe KFC-restaurant en de nieuwe carpoolplaats wordt iets naar het zuiden verschoven. De carpoolplaats wordt omsloten door een hek. Vanaf de weg ten westen van het gebied (de Schiedamsedijk) vindt de ontsluiting van de carpoolplaats en een deel van het 'Cincinnati Building' plaats. Vanaf de toegangsweg kan men de carpoolplaats op- en afrijden. Via een poort / hek op deze toegangsweg kunnen de bezoekers en gebruikers de in het souterrain van het 'Cincinnati Building' gelegen bedrijfsruimte bereiken. Ook zijn vanaf deze weg enkele parkeerplaatsen nabij dit gebouw te bereiken.

Ten oosten van de carpoolplaats wordt een stuk grond ingericht als groenvoorziening. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat het aanzicht van het 'Cincinnati Building' blijft behouden en het 'Cincinnati Building' aan weerszijden in het groen komt te staan.

De navolgende afbeelding toont het besluitgebied en de ligging van de carpoolplaats en de ontsluiting aan de zuidzijde. De volledige bestektekening bijgevoegd.



Figuur 2.1
Besluitgebied (rood kader) en beoogde werkzaamheden

3 Ruimtelijk beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat ruimtelijk / functioneel relevant is voor het besluitgebied. Het betreft hier zowel ruimtelijk beleid als facet- en sectorbeleid op de verschillende beleidsniveaus.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Deze visie vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte. In deze visie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit op rijksniveau: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040; een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Dit doet het Rijk op basis van de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven zowel bovengronds als ondergronds richting 2040 bepalen. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Met deze visie streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.

Het Rijksbeleid richt zich op landelijke aangelegenheden. In dit beleid ligt onder andere een verstedelijkingsopgave voor stedelijk gebied. Strekking daarvan is dat de ruimte die in het bestaand stedelijk gebied (verouderde bedrijventerreinen en wijken) aanwezig is, door verdichting optimaal moet worden gebruikt door revitalisering, herstructurering en transformatie. Maar ook aspecten als het terugdringen van het woningtekort en het versterken van de woonkwaliteit zijn in dit beleid opgenomen.

Toetsing

Het plan voldoet aan al deze doelstellingen van het Rijksbeleid. Aangezien onderhavige ontwikkeling zich enkel richt op de verplaatsing van een carpoolplaats in een bestaand stedelijk gebied, is het Rijksbeleid verder te globaal voor dit project.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit besluit bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken, zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

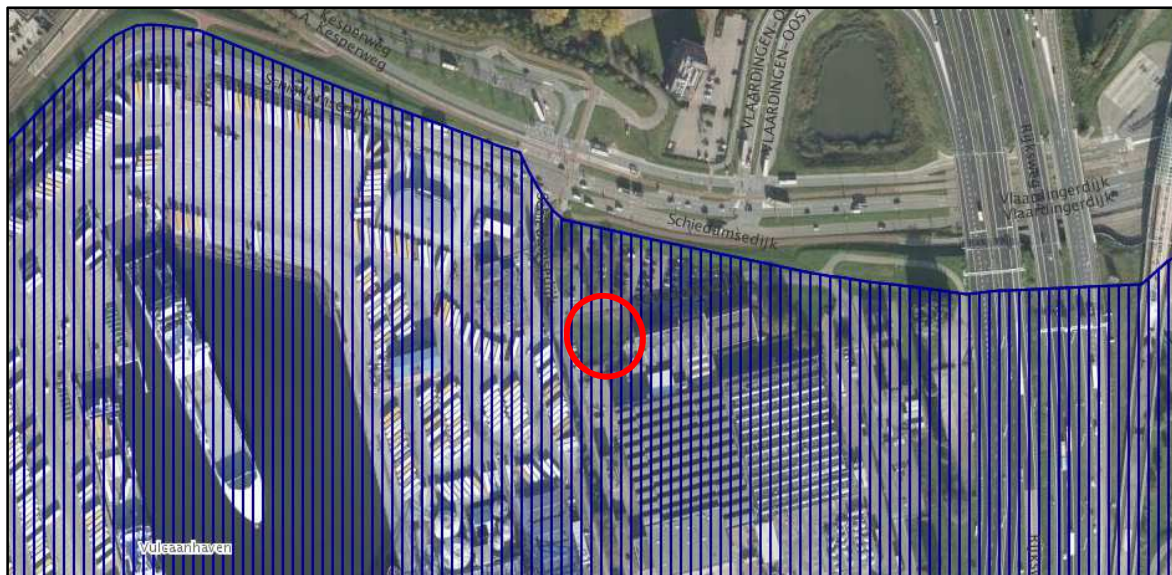
In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, opgenomen en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Ten tijde van de inwerkingtreding van het Barro waren zes ‘projecten’ beschreven:

- Project Mainport ontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en Waddengebied.
- Defensie.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Na de publicatie van het Barro, is het besluit per 1 oktober 2012 gewijzigd. Met de wijziging zijn algemene regels voor bestemmingsplannen aan het besluit toegevoegd. Zo bepaalt het Barro onder meer dat bestemmingsplannen de doorvaart voor schepen niet mogen belemmeren als in het plan zich een vrijwaringzone van een rijksvaarweg bevindt. Verder staat eveneens in dit besluit dat bestemmingsplannen binnen reserveringsgebieden geen plannen mogen bevatten die uitbreidingen van het spoor belemmeren. Een bestemmingsplanwijziging mag ook geen belemmering bevatten voor het gebruik en geschikt maken van elektriciteitsproductie-installaties, kernenergie-centrales, hoogspanningsverbindingen, buisleidingen, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), primaire waterkeringen (buiten het kustgebied) en het IJsselmeergebied.

Naast het Barro is ook de ‘Regeling algemene regels ruimtelijke ordening’ (Rarro) in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In de Rarro wordt daar uitvoering aan gegeven.



Figuur 3.1

Uitsnede kaart ‘Grote rivieren’ (rivierbed met blauwe arcering aangegeven)

Toetsing

Het besluitgebied is gelegen binnen het in het Barro aangewezen gebied ‘Grote rivieren’ waarvoor een planologische bescherming geldt. Het besluitgebied behoort tot het niet-stroomvoerend rivierbed. Er zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen met betrekking tot het rivierbed (o.a. waarborging van het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam).

Verder geldt een relatie met de watervergunning. Het beoogde plan voldoet aan het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' en is niet in strijd met de 'Regeling algemene regels ruimtelijke ordening'.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en dient overprogrammering te worden voorkomen. Middels de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (kortweg: duurzaamheidsladder) vindt een toetsing door de gemeente plaats.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Toetsing

Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in de begripsbepalingen van het Bro opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Op grond van de voorgaande definitie kan worden gesteld dat de verplaatsing van de betreffende carpoolplaats dermate kleinschalig is dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Op de carpoolplaats bevinden zich slechts 30 parkeerplekken en de carpoolplaats heeft een beperkte omvang (circa 670 m²). Een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking kan daarom achterwege blijven.

Overigens wordt opgemerkt dat indien de ladder wel doorlopen had moeten worden hieraan voldaan zou worden aangezien er sprake is van een actuele behoefte (de bestaande carpoolplaats wordt immers reeds gebruikt en met de komst van de KFC neemt de vraag naar parkeerplekken ook iets toe) en de ontwikkeling plaats vindt binnen bestaand stedelijk gebied.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Structuurvisie 'Ruimte en Mobiliteit'

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen, waarbij Ruimte en Mobiliteit leidend zijn: de Visie Ruimte en Mobiliteit. In de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen. In het Programma Ruimte en het programma Mobiliteit beschrijft de provincie met welke instrumenten zij de doelen en ambities uit de Visie Ruimte en Mobiliteit uit gaat voeren.

De provinciale structuurvisie werd op 2 juli 2010 vastgesteld. Inmiddels zijn ook een eerste herziening en jaarlijkse actualiseringen vastgesteld. De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit.

Het beleid gaat in op verschillende provinciale belangen. Van belang voor het plan is de bundeling van verstedelijking, infrastructuur, voorzieningen en economische activiteiten gericht op concentratie en functieafstemming (knopen- en locatiebeleid). Verder dient kansrijke en innovatieve binnenstedelijke verdichting plaats te vinden, vooral rond openbaar vervoer-knooppunten. Ook is de opvang van de bevolkingsgroei in het Groene Hart en de Delta in regionale, goed ontsloten kernen en daartoe aangewezen relatief verstedelijkte zones belangrijk.

Op de kaart 'Laag van de stedelijke occupatie' is te zien dat het besluitgebied deel uitmaakt van de steden en dorpen. Daarbinnen is het gebied aangeduid als watergebonden bedrijventerreinen. Op de kaart 'Logistiek systeem van mainports en greenports' is het besluitgebied aangeduid als deel van het 'havenindustriële complex / HIC'. Dit gebied is onderdeel van de Mainport Rotterdam.



Figuur 3.2

Uitsnede kaart 'Laag van de stedelijke occupatie' met globale aanduiding besluitgebied (rood kader)

Watergebonden bedrijventerreinen

Watergebonden werkgebieden zijn een zeer karakteristiek Zuid-Hollands fenomeen. De kracht hiervan is enerzijds te zien in de grootschalige mainport Rotterdam, anderzijds in de vele natte bedrijventerreinen langs de vaarwegen in de provincie. Karakteristiek voor de mainport zijn de grote schaal, zware en ‘belevingswaardige’ industrie en logistiek, gekoppeld aan de ligging aan zee en rivier. Havens, schepen, kranen, containers, schoorstenen, industrie en dynamiek bepalen het beeld.

De kleinere natte bedrijventerreinen zijn gekoppeld aan binnenvaartwater (rijks- en provinciale vaarwegen). Ook hier is het industriële en logistieke karakter en de relatie land-water bepalend voor de karakteristiek, alleen aanmerkelijk kleinschaliger dan bij de mainport. De relatie tussen functie en vorm is duidelijk zichtbaar. Bij ontwikkelingen wordt gezorgd voor een versterking van de relatie tussen vaarwegen en watergebonden werkgebieden. Er wordt gewerkt aan een gepaste overgang tussen terrein en omgeving en het benutten van de milieuruimte zonder hinder voor de omgeving.

Richtpunten:

- Er wordt respectvol omgegaan met aanwezig cultuurhistorisch erfgoed (zoals het industrieel erfgoed langs de Oude Rijn).
- Ontwikkelingen in en rond de mainport sluiten aan bij het grootschalig industriële en logistieke havenkarakter.
- Ontwikkelingen op en rond natte bedrijventerreinen sluiten aan bij het industriële en logistieke land-waterkarakter en dragen bij aan een gepaste overgang tussen terrein en omgeving.

Havenindustriële complex

De provincie zet in op een wereldwijd toonaangevend havenindustriële complex. Ze wil de internationale toppositie van de mainport versterken, met een hoog economisch rendement voor de stad Rotterdam en de omliggende regio (met inbegrip van de greenports). Daarbij hoort ook een reductie van de milieubelasting.

Voor het behoud en verdere versterking van de internationale toppositie van de mainport Rotterdam zet de provincie samen met haar partners in op de uitvoering van de Havenvisie 2030. De Havenvisie benoemt een aantal onderwerpen waar de provincie een rol in heeft, zoals: bereikbaarheid en mobiliteitsmanagement, multimodale inlandterminals, slim vergunnen, biobased economy & transitie van het havenindustriële complex en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De provinciale bijdrage aan de uitvoering van de Havenvisie is vastgelegd in een convenant tussen het havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam. Tot 2040 wordt een verdere toename van de wereldhandelsstromen voorzien. De concurrentie tussen Europese zeehavens blijft toenemen en klanten stellen steeds hogere logistieke eisen aan zeehavens. Een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en het wegen-, spoor- en vaarwegennetwerk vangt deze toekomstige groei op.

Toetsing

Het besluitgebied ligt binnen de steden en dorpen en maakt daarmee deel uit van de bebouwde ruimte. Binnen deze ruimte zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen toegestaan. Daarnaast ligt het besluitgebied op een watergebonden bedrijventerrein en maakt het deel uit van het haven-industriële complex van de Mainport Rotterdam.

De verplaatsing van de carpoolplaats past binnen de ambities voor deze gebieden en het behoud van de carpoolplaats draagt bij aan de aanwezige verkeersvoorzieningen in het gebied.

3.2.2 Provinciale Verordening ruimte

Om het provinciale ruimtelijke belang, zoals beschreven in de provinciale structuurvisie, te kunnen uitvoeren is, onder meer, de provinciale verordening opgesteld. In de provinciale verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen.

Het besluitgebied is aangeduid als 'buitendijks bebouwd gebied'. Ruimtelijke plannen die in deze gebieden nieuwe bebouwing mogelijk maken, dienen een inschatting te bevatten van het slachtofferisico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.



Figuur 3.3

Uitsnede kaart 'Waterveiligheid' met globale aanduiding besluitgebied (rood kader)

Toetsing

Het besluitgebied maakt deel uit van het buitendijks bebouwd gebied. De ontwikkeling betreft enkel de verplaatsing van een carpoolplaats. Er wordt dus geen nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt, waarin personen aanwezig zijn. Dit betekent dat het plan niet tot een groter slachtofferisico leidt. Vanuit de Verordening ruimte zijn er geen regels die zorgen voor een belemmering van de ontwikkeling.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003 – 2020 (RVVP)

Het RVVP is de regionale uitwerking van het mobiliteitsbeleid van het Rijk. Het geeft richting aan toekomstige verkeers- en vervoersplannen van de gemeenten in de stadsregio. Het RVVP is een lange termijn visie. Het bevat ideeën die worden vertaald naar concrete projecten en maatregelen zoals de aanleg van wegen, lijnen voor het openbaar vervoer en fietspaden.

Afhankelijk van het beschikbare geld en van de directe noodzaak, worden de plannen tot in 2020 stap voor stap uitgevoerd. Natuurlijk worden de plannen goed afgestemd met de regionale plannen voor de ruimtelijke ordening en voor de verbetering van het milieu in de regio.

De doelen die het RVVP nastreeft, zijn:

1. De stadsregio Rotterdam wil een aantrekkelijke en economisch sterke regio zijn voor inwoners en bedrijven. Schone en veilige woongebieden en goed bereikbare locaties voor kantoren en bedrijven, moeten hiervoor zorgen.
2. De stadsregio streeft er naar dat inwoners en bezoekers binnen een redelijke tijd bij de belangrijkste voorzieningen kunnen komen. Het gaat daarbij vooral om de bereikbaarheid van plekken waar voorzieningen van werkgelegenheid, winkels en/of recreatie geconcentreerd bij elkaar zitten, de zogenoemde knooppunten. Deze voorzieningen kunnen interessant zijn voor inwoners uit de gehele Randstad (zoals de Rotterdamse binnenstad, het Alexandrium en de Kuip) of vooral voor de inwoners van de stadsregio zelf (zoals het Zuidplein en de kantoorlocaties Vijfsluizen bij Schiedam en Kralingse Zoom). Knooppunten moeten binnen een bepaalde tijd per auto of per OV bereikbaar zijn: vanuit de Randstad in 45 tot 60 minuten, vanuit de regio binnen 30 tot 45 minuten. Om dit te kunnen garanderen stelt het RVVP eisen aan de kwaliteit van een aantal belangrijke wegen en openbaar vervoerverbindingen.
3. Ook wil de stadsregio er aan bijdragen dat de woongebieden worden gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Het autoverkeer moet daarom zoveel mogelijk buiten de wijken worden omgeleid via hoofdroutes, die daarvoor geschikt zijn of geschikt worden gemaakt.
4. De stadsregio wil de sterke positie van de Rotterdamse haven als steunpilaar voor de regionale en nationale economie behouden. Dat kan alleen als de wegen, sporen en vaarwegen naar die haven van hoge kwaliteit zijn.

Toetsing

De verplaatsing van de carpoolplaats draagt bij aan het behoud van de verkeersvoorzieningen in het gebied. De ontwikkeling is verder dusdanig kleinschalig dat het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan geen doelen stelt die hiermee in strijd zijn. De ontwikkeling past binnen het regionaal beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Stadsvisie Vlaardingen 'Koers op 2020'

In 2000 stelde de gemeenteraad de Stadsvisie Vlaardingen 'Koers op 2020' vast als strategisch beleidskader voor een periode van 20 jaar. Vanuit de gemeenteraad is aanbevolen om de stadsvisie elke raadsperiode te herijken. Het beleidsstuk fungeert sinds 2000 als belangrijkste strategische onderlegger voor de gemeentelijke beleidsontwikkeling.

Na 2000 hebben diverse ontwikkelingen en gebeurtenissen plaatsgevonden. Een en ander heeft geleid tot sterkere gerichtheid op veiligheid en controle, handhaving van regels, investeringen en innovaties ter beperking van de gevolgen van klimaatverandering. In 2007 is naast 'samenhang' het woord 'evenwicht' aan de nota toegevoegd.

Vlaardingen ontwikkelt zich evenwichtig, wat onder meer inhoudt dat:

- meer Vlaardingers in hun stad kunnen werken;
- de gemeente met haar inwoners bijdraagt aan een duurzame ontwikkeling op mondiale en lokale schaal;
- de gemeente sturing geeft aan complexe processen in de samenleving, waar nodig ook door het in eigen hand houden van bepaalde activiteiten.

In de stadsvisie wordt onder andere aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid. Dit is gedefinieerd als “een ontwikkeling, die voorziet in de behoefte van de huidige generatie, zonder het vermogen aan te tasten om te voorzien in de behoefte van de toekomstige generaties”. Er zijn drie aandachtsgebieden: people, planet, profit. Deze drie dienen met elkaar in evenwicht te zijn.

Ook wordt in de stadsvisie aandacht besteed aan het speerpunt ‘werken’. Na 2000 nam de economische groei af. Toen bleek hoe belangrijk werkgelegenheid is voor de vitaliteit van de stad. Aangegeven wordt dat het aantal arbeidsplaatsen in de komende jaren dient te groeien en dat (ook) schone bedrijven zeer welkom zijn.

Toetsing

De verplaatsing van de carpoolplaats betreft een dusdanig kleinschalige ontwikkeling dat er vanuit de stadsvisie geen belemmeringen bestaan.

3.4.2 Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020

In aansluiting op de eerder genoemde Stadsvisie Vlaardingen en in uitwerking daarop is een structuurschets opgesteld. De ‘Ruimtelijk Structuurschets Vlaardingen 2020’ is op 1 oktober 2003 vastgesteld door de gemeenteraad van Vlaardingen. De structuurschets geeft aan welke toekomst voor de stad wenselijk en mogelijk is vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening en geeft de hoofdlijnen hiervan weer. Het houdt de agenda in voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaardingen. De structuurschets is verder van belang om nieuwe projecten gericht te kunnen uitvoeren en om een duidelijke koers te varen in de talrijke regionale opgaven. Dit geldt niet alleen voor de planmatige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente zelf, maar ook voor de inbreng van Vlaardingen bij de regionale planvorming. Vooralsnog fungeert de structuurschets als toetsingskader voor toekomstige planvorming en programmavorming, zowel gebiedsgericht als sectoraal. Op tal van plaatsen zijn functieverandering en herstructurering aan de orde. Tegelijk verdient het beheer de nodige aandacht. Een belangrijke doelstelling is om aan de rand van de rivier te richten op dienstverlening. Verder geeft de structuurschets aan dat er gezocht dient te worden naar nieuwe manieren om ruimtelijke inrichtingen en de milieukwaliteit op elkaar af te stemmen.

Toetsing

De verplaatsing van de carpoolplaats past binnen de doelstelling om de rand van de rivier te richten op dienstverlening. Het plan sluit daarmee aan op de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020.

3.4.3 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015

In het door de gemeenteraad op 16 maart 2005 vastgestelde ‘Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan’ (GVVP) wordt ingezet op kwaliteit in bereikbaarheid. Het GVVP draagt, als uitwerking van de Ruimtelijke Structuurschets, bij aan de ruimtelijke ambities van de stad. Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV) is daarvoor de basis. Het gemeentebestuur realiseert zich daarnaast dat een voortgaande groei van de automobility onafwendbaar is.

Gekozen is om deze groei op te vangen binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid. Het GVVP richt zich op kwaliteit en bereikbaarheid. Dit impliceert onder meer:

- ongehinderde bevoorrading van winkels (op vastgelegde tijden);
- aanpassing wegennet in de Rivierzone;
- goede regioverbindingen.

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

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

Toetsing

Er heeft in het kader van de met deze ontwikkeling samenhangende realisatie van het KFC-restaurant een onderzoek plaatsgevonden naar bereikbaarheid op basis van verkeersgeneratie. De bereikbaarheid is niet in het geding, gezien de ligging nabij diverse (hoofd)wegen en deze is gewaarborgd door een samenhangend verkeersnetwerk. Daarbij is het ook van belang dat de carpoolplaats behouden blijft. Deze wordt enkel verplaatst naar het perceel ten zuiden van de huidige locatie. De ontwikkeling sluit aan bij het beleid uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.

3.4.4 Parkeerbeleid

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoermiddelen. Het streven is dat in Vlaardingen de verschillende doelgroepen op redelijke afstand van de bestemmingen kunnen parkeren of dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn. Gezien de doelstelling van het parkeerbeleid heeft de gemeenteraad op 24 januari 2008 de volgende beleidskaders voor het parkeerbeleid in Vlaardingen vastgesteld:

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

Toetsing

Het zijn vooral de beleidskaders 1 en 2 die voor het besluitgebied aan de Schiedamsedijk van belang zijn. In het kader van de realisatie van het KFC-restaurant en de verplaatsing van de carpoolplaats is op basis van de verkeersgeneratie onderzocht wat de parkeerbehoefte is. In hoofdstuk 4 wordt hierop ingegaan. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen bestaan voor de voorgenomen ontwikkeling.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In het kader van een ruimtelijke procedure dient voor een aantal wettelijk verplichte haalbaarheidsaspecten aangetoond te worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de directe omgeving en de beoogde ontwikkeling zelf. De milieu-kwaliteit vormt dan ook een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies.

In dit hoofdstuk wordt voor de ontwikkeling nader ingegaan op de verschillende aspecten. In het kader van de voorgenomen realisatie van het KFC-restaurant (en de daarmee samenhangende verplaatsing van de carpoolplaats) is reeds een aantal onderzoeken uitgevoerd. In de navolgende paragrafen worden indien noodzakelijk de uitgevoerde onderzoeken aangehaald. De onderzoeks-rapportages zijn als bijlagen bij onderhavig document gevoegd.

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Verkeer

Verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van het GVVP, het Fietsplan Vlaardingen en de Nota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 moet de ruimte voor het verkeer binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik worden aangegeven in de onderbouwing. Met het groeiende autobezit hangt samen dat de hoeveelheid verkeer jaarlijks toeneemt. De toename is locatiegebonden en afhankelijk van de functie van het gebied en de infrastructuur binnen dat gebied. Ten noorden van het besluitgebied aan de Schiedamsedijk (op de locatie van de huidige carpoolplaats) is de realisatie van een restaurant voorzien. Dit heeft gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de wegen rondom het besluitgebied. De locatie is echter goed bereikbaar vanwege de nabij gelegen Rijksweg A4.

Door Goudappel Coffeng is in mei 2014 een onderzoek verricht naar ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren als gevolg van de realisatie van een restaurant op het betreffende perceel aan de Schiedamsedijk¹.

Uit het onderzoek blijkt dat de doorstroming en de verkeersafwikkeling op het omliggend wegennet geen significante hinder ondervinden.

Het verplaatsen van de carpoolplaats leidt niet tot een toename aan het aantal verkeersbewegingen en levert geen verkeerskundige knelpunten op het aanpalende wegennet en het kruispunt. Gesteld kan worden dat de voorgestane ontwikkeling geen negatieve consequenties heeft qua ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied.

1 Goudappel Coffeng. (2 mei 2014). Onderzoek verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van vestiging KFC Vlaardingen, kenmerk: LBP005/Bqt/006.03. Opgemerkt wordt dat inmiddels een kleine wijziging in het ontwerp heeft plaatsgevonden. Bij het KFC-terrein worden 29 parkeerplaatsen gerealiseerd (i.p.v. 31) en op de carpoolplaats worden 30 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt (i.p.v. 48). Deze ontwerpwijziging heeft geen gevolgen voor de conclusie van het onderzoek.

4.1.2 Parkeren

De huidige carpoolplaats bestaat uit 48 parkeerplekken. Op de nieuwe carpoolplaats worden 30 parkeerplekken gerealiseerd. In het kader van het vaststellen van het huidige gebruik van de carpoolplaats heeft de gemeente Vlaardingen een telling uitgevoerd op verschillende momenten. Geconstateerd is dat de maximale bezetting van de bestaande carpoolplaats op 13 parkeerplekken ligt. Met de komst van de KFC zal ook een deel van de bezoekers van de KFC gebruik maken van de carpoolplaats. Op het KFC-terrein worden 31 parkeerplekken aangelegd. De totale behoefte aan parkeerplekken bedraagt voor de KFC: 37. Dit betekent dat maximaal 6 plekken op de carpoolplaats gebruikt zullen worden.

Met een totaalaanbod van 30 parkeerplaatsen zijn er nog 17 parkeerplekken vrij op het drukste moment. Bovendien valt het piekmoment van de carpoolplaats niet samen met het piekmoment van de KFC. De carpoolplaats wordt met name overdag gebruikt, terwijl de bezoekers van de KFC met name rond het avondeten arriveren.

Op basis van het vorenstaande valt te concluderen dat er bij een aantal van 30 aan te leggen parkeerplekken zowel voor de carpoolers als voor de bezoekers van de KFC voldoende parkeerplekken aanwezig zijn.

4.1.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeer en parkeren geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2 Geluid

4.2.1 Beleidskader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object.

In de Wet geluidhinder is onder andere vastgelegd wat de maximale geluidniveaus mogen bedragen op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

4.2.2 Verkeerslawaai

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) dient voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw vanwege die geluidbron(nen). Met onderhavig plan worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Een akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

4.2.3 Industrielawaai

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor omwonenden. De verplaatsing van de carpoolplaats is in het kader van Industrielawaai niet relevant. De carpoolplaats komt namelijk in de toekomstige situatie enigszins verder van de dichtstbijzijnde gevoelige functies (woningen) te liggen.

4.2.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Beleidskader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zogenoemde anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM deelplannen.

4.3.2 Beoordeling

Ten behoeve van het KFC restaurant is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd². Dit onderzoek is, gezien de nauwe samenhang met de verplaatsing van de carpoolplaats, als bijlage bij dit document opgenomen. De carpoolplaats wordt verplaatst naar een locatie direct ten zuiden van het toekomstige KFC-restaurant en zal gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsweg met dezelfde rijafstanden. Dientengevolge heeft de verplaatsing van de carpoolplaats geen invloed op de beoordeelde situatie, en is in de berekening ook niet betrokken.

2 LBP|SIGHT. (4 februari 2014). Beoordeling luchtkwaliteit ontwikkeling restaurant KFC, kenmerk: V074177aa.00003.djs.

4.3.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Beleidskader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1).

Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Met milieuzonering kan ervoor worden gezorgd dat nieuwe bedrijven op een verantwoorde afstand van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

De publicatie hanteert een tweetal verschillende omgevingstypen voor de richtafstanden: het omgevingstype 'gemengd gebied' en het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en in rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van een rustig woongebied. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd als sprake is van omgevingstype 'gemengd gebied'. Zie onderstaand figuur voor de richtafstanden.

milieucategorie	richtafstand (in meters)	
	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Figuur 4.1

Overzicht richtafstanden VNG-publicatie

4.4.2 Beoordeling

De planlocatie is gelegen op een bedrijventerrein. Er is sprake van een omgevingstype 'gemengd gebied'. De carpoolplaats valt onder milieucategorie 2. De aan te houden richtafstand is in principe 30 meter, maar gezien het feit dat de locatie deel uitmaakt van een gemengd gebied kan deze richtafstand met één stap worden verminderd. De minimaal aan te houden richtafstand bedraagt daarmee 10 meter. De gevoelige objecten in de omgeving, waaronder woningen, zijn op ruim voldoende afstand van het besluitgebied gelegen.

Met het onderhavige plan kan ruimschoots voldaan worden aan de richtafstanden zoals opgenomen in voornoemde VNG-publicatie. Ook heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor de omliggende inrichtingen / bedrijven.

4.4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Externe Veiligheid

4.5.1 Beleidskader

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving van:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen);
- het transport van aardgas en brandstoffen door buisleidingen;
- het gebruik van luchthavens en overige risicobronnen zoals windturbines.

Van deze laatste categorie zijn er geen beperkingen te verwachten. De overige relevante bronnen zijn behandeld.

De normering voor risico's als gevolg van het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op enkele begrippen.

- Plaatsgebonden risico: de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van 10^{-6} per jaar (kans op één dode per jaar, mag één op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.
- Groepsrisico: de kans dat groepen personen gelijktijdig het slachtoffer zijn. Deze kans wordt mede bepaald door het aantal personen dat zich bevindt in het invloedsgebied van een risicobron (het gebied waar dodelijke effecten van ongeval scenario's optreden). Voor het groepsrisico geldt een oriënterende waarde: het bevoegd gezag dient het geaccepteerde niveau van het groepsrisico te verantwoorden door bij besluitvorming in te gaan op de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

4.5.2 Beoordeling

Voor de verplaatsing van de carpoolplaats is de beoordeling van het aspect externe veiligheid verder niet relevant. De carpoolplaats betreft geen (beperkt) kwetsbaar object en is geen risicovolle inrichting.

4.5.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Beleidskader

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart te brengen. Duidelijk moet zijn of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

4.6.2 Beoordeling

Ter plaatse van het perceel waar de carpoolplaats wordt gerealiseerd, is geen sprake van een wijziging naar een gevoeligere bodemfunctie. In de toekomstige situatie zijn contactmogelijkheden met de bodem uitgesloten. Verder wordt het maaiveld van dit perceel opgehoogd ten behoeve van de aanleg van de terreinverharding. Er vinden daarbij naar verwachting geen significante werkzaamheden in de bodem plaats. Verkennend onderzoek ten behoeve van de omgevingsvergunning wordt niet nodig geacht.

4.6.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.7 Water

4.7.1 Beleidskader

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie uiteengezet (de watertoets).

De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze plannen/besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten dus (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van de waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen. Deze toets heeft in het kader van onderhavige ontwikkeling plaatsgevonden.

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is een door de EU vastgestelde richtlijn ter bescherming van alle wateren en het bevorderen van het duurzaam gebruik van (oppervlakte- en grond)water. De Kaderrichtlijn omvat regelgeving ter bescherming van de wateren door middel van het stellen van haalbare doelen voor 2015. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21^e eeuw. Het akkoord heeft als doel om in de periode tot 2015 de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat aan te pakken. In het akkoord zijn afspraken tussen alle overheden gemaakt om te zorgen dat er in alle gebieden voldoende bergend vermogen is om neerslag op een adequate manier af te voeren. Hierbij wordt het principe van 'vasthouden - bergen - afvoeren' gevolgd. Water moet zo lang mogelijk worden vastgehouden of geborgen in het gebied waar het is gevallen, zodat een zo gelijkmatige en beheerste afvoer mogelijk is. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt zowel bij de gemeente en het waterschap (hoogheemraadschap) als bij de initiatiefnemers van ruimtelijke plannen.

Waterwet

In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van het watersysteem. Om het beheer in de toekomst zo goed mogelijk vorm te geven en uit te voeren, is van belang dat het huidige wettelijke instrumentarium wordt gestroomlijnd en gemoderniseerd. Daarbij staat integraal waterbeheer centraal. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

De Waterwet heeft diverse wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen:

- a. Wet op de waterhuishouding.
- b. Wet op de waterkering.
- c. Grondwaterwet.
- d. Wet verontreiniging oppervlaktewateren.
- e. Wet verontreiniging zeewater.
- f. Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904).
- g. Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte').
- h. Waterstaatswet 1900.

Ook is de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming naar de Waterwet verhuisd. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld: zes vergunningen uit de oude 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning.

Beleidslijn grote rivieren

Voor het buitendijks gebied is de beleidslijn 'Ruimte voor Rivieren' en de opvolger hiervan 'Beleidslijn grote rivieren' van belang. Deze laatste beleidslijn is sinds eind 2006 van kracht. Op grond van artikel 6:16 van het Waterbesluit is het onderhavige besluitgebied vrijgesteld voor het onderdeel 'gebruik van Waterstaatswerk' (de oude Wbr 2a-gebieden). Daarnaast geldt dat het belangrijk is dat bouwwerken op voldoende hoogte worden aangelegd om bij een stijgend waterpeil de schade te beperken. In het buitendijkse gebied accepteert het Hoogheemraadschap van Delfland geen aansprakelijkheid voor enige schade als gevolg van hoge waterstanden.

Keur

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen geldt een aantal regels, zodat het hoogheemraadschap zijn taken goed kan uitoefenen. Deze regels zijn vastgelegd in een verordening, genaamd Delflands Algemene Keur. In deze Keur staan gedoogplichten, geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. In de Keur is geregeld dat kern- en beschermingszones voor waterkeringen (en watergangen) in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen deze zones niets zonder meer gebouwd en opgeslagen mag worden, waarbij voor de kernzone een strenger regime (bouwen binnen de kernzone is niet toegestaan) geldt dan voor de aangrenzende beschermingszone. Deze bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast dan wel het onderhoud wordt gehinderd. De breedte en maatvoeringen van deze zones is vastgelegd in de 'legger'.

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel, zoals bouwen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

Voor eventuele lozingen op het oppervlaktewater dient toestemming verkregen te worden in het kader van de Waterwet.

4.7.2 Waterhuishouding

Besluitgebied

Het besluitgebied is gelegen in het buitendijks (industrie)gebied ten noordoosten van de Vulcaanhaven. Deze haven betreft net als de Nieuwe Maas rijkswater. Rijkswaterstaat is hier de waterbeheerder. Ten aanzien van waterkeringen is het Hoogheemraadschap van Delfland de waterbeheerder. Het gebied heeft een verbeterd gescheiden rioolstelsel, waarbij het hemelwater boven de 0,3 mm/uur wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas. Het industriële afvalwater wordt afgevoerd naar de AWZI De Groote Lucht.

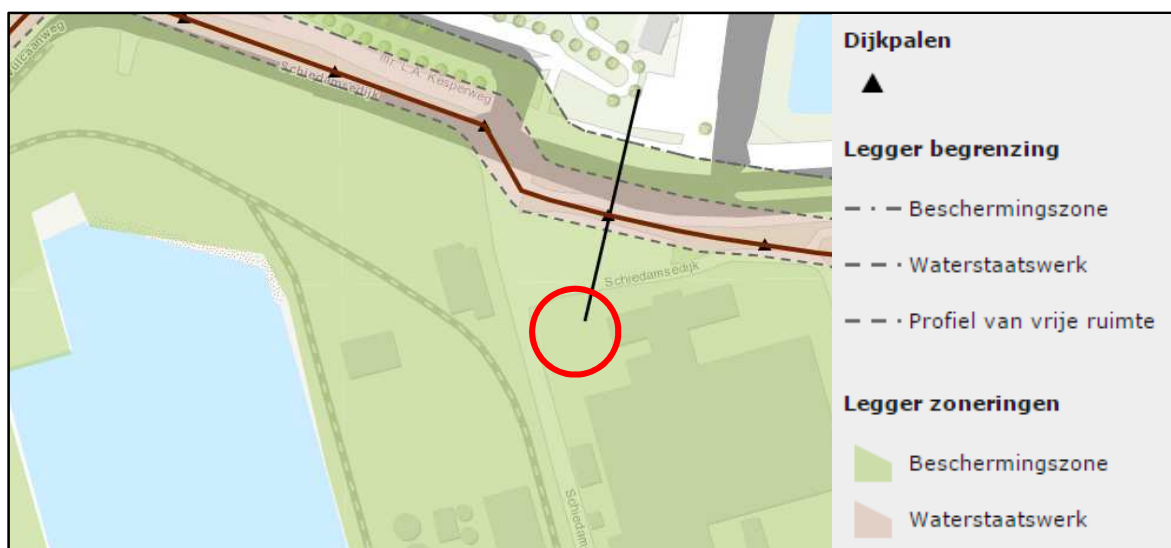
Oppervlaktewater / grondwater

Binnen het besluitgebied is geen open water aanwezig. Het besluitgebied is gelegen op hoge gronden (ca. NAP + 5,00 meter) die vrij kunnen afwateren op de Nieuwe Maas. Voor dergelijke buitendijkse gebieden geldt geen wateropgave. Wel geldt bij de afvoer van hemelwater de voorkeursvolgorde van vasthouden, bergen en afvoeren. Gezien de relatief hoge ligging is wateroverlast als gevolg van extreme neerslag dan ook vrijwel uitgesloten. In onderhavig buitendijks gebied blijft wateroverlast beperkt tot zeer extreme situaties, waarbij de waterstand in de Nieuwe Maas de stand van NAP +4,00 meter overschrijdt. Er vindt met het project verder geen vervuiling van het oppervlaktewater plaats.

Het freatische grondwater in het besluitgebied heeft een gemiddeld peil van ca. NAP +3,00 meter. Bij een gemiddelde terreinhoogte van ca. NAP +5,00 meter betekent dit voldoende drooglegging. De diepere watervoerende pakketten worden beïnvloed door de Nieuwe Maas en hebben ter plaatse van het besluitgebied een stijghoogte van ca. NAP +0,0 meter. Er is dus sprake van inzijging. Gezien de hoogteligging van het maaiveld en de freatische grondwaterstand binnen het besluitgebied is sprake van ruim voldoende drooglegging (circa 2 meter, waardoor grondwater-overlast niet voorkomt. Bij de ontwikkeling vinden geen significante activiteiten in de grond plaats en wordt geen grondwater onttrokken. Het grondwater wordt derhalve niet beïnvloed. Het besluitgebied is verder niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. De geplande ontwikkeling levert geen nadelige effecten voor het oppervlaktewater- en grondwater-systeem in de omgeving.

Waterkeringen en veiligheidsrisico's

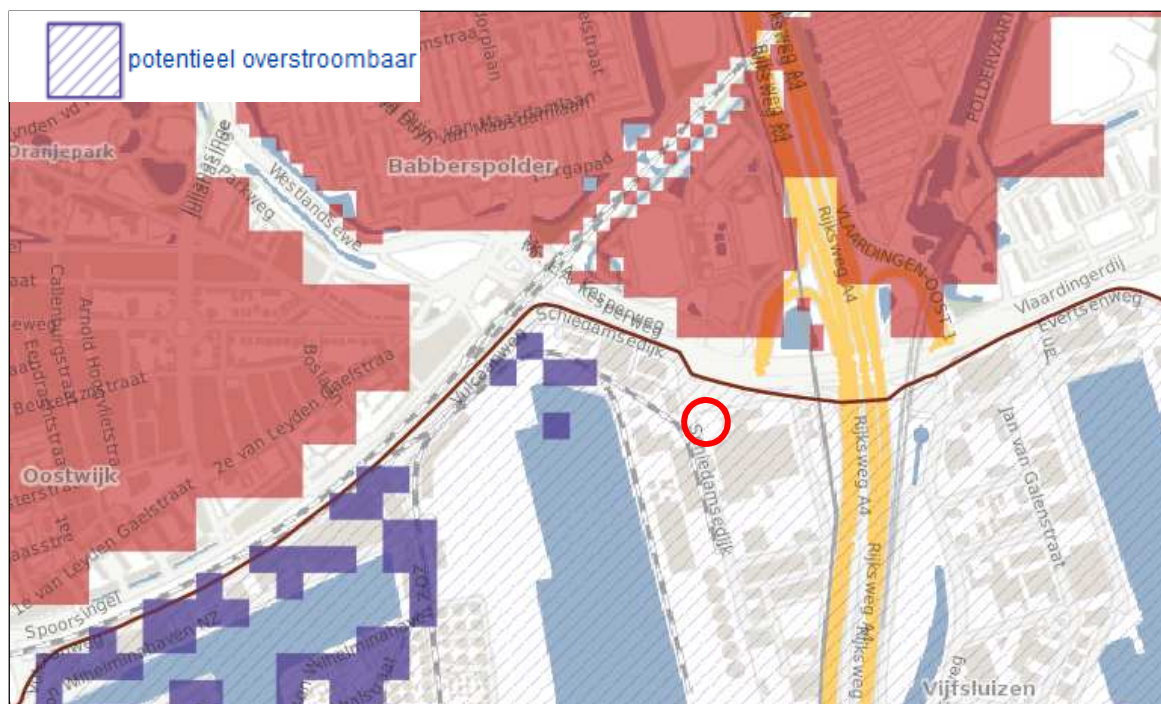
Ten noorden van het besluitgebied loopt een primaire waterkering, de zogeheten Delflandsedijk. De in acht te nemen vigerende kern- en beschermingszone zijn opgenomen in de legger. Nieuwe bebouwing is binnen de kernzone in principe niet mogelijk. Binnen de kern- en beschermingszone mag alleen worden gegraven en/of gebouwd met een keurontheffing van het hoogheemraadschap. Ten behoeve van de verplaatsing van de carpoolplaats worden geen gebouwen gerealiseerd. Er vinden alleen (aanleg)activiteiten in het kader van de realisatie van de carpoolplaats plaats. De voornaamste ontwikkeling betreft de verharding van de gronden, die deels al verhard zijn. Het plan heeft geen negatieve gevolgen voor de bestaande waterkering (lees: het waterkeringsbelang wordt door de bouwactiviteiten niet onevenredig geschaad).



Figuur 4.2

Uitsnede Legger Delflandsedijk met globale aanduiding besluitgebied (rood)

Uit de risicokaart blijkt dat in het besluitgebied slechts een kleine kans bestaat op overstrooming. Dit buitendijks gebied betreft een potentieel overstroombaar gebied. Als toelichting op de risicokaart is aangegeven: *Ook als uw omgeving in voorgaande kaarten niet overstroomt, kan het zijn dat uw omgeving onder extreme omstandigheden toch onder water komt te staan. Dit is te zien op de kaartlaag met de titel potentieel overstroombaar gebied.* Voor dergelijke gebieden vindt overstrooming enkel plaats bij extreme weersomstandigheden.



Figuur 4.3

Uitsnede risicokaart: kleine kans op overstroming (paarse arcering: 'potentieel overstroombaar gebied') met globale aanduiding besluitgebied (rood kader)

Rijkswaterstaat geeft als definiëring aan:

- grote kans: $P > 1/100$ per jaar
- middelgrote kans: $1/100$ per jaar $< P < 1/1000$ per jaar
- kleine kans: $P < 1/1000$ per jaar

En de landelijk coördinator risicokaart, GBO provincies vermeldt:

Grote kans

Het gaat om gebeurtenissen die meer dan eenmaal in een mensenleven kunnen voorkomen. Deze hebben een kans van ongeveer 1/10 per jaar.

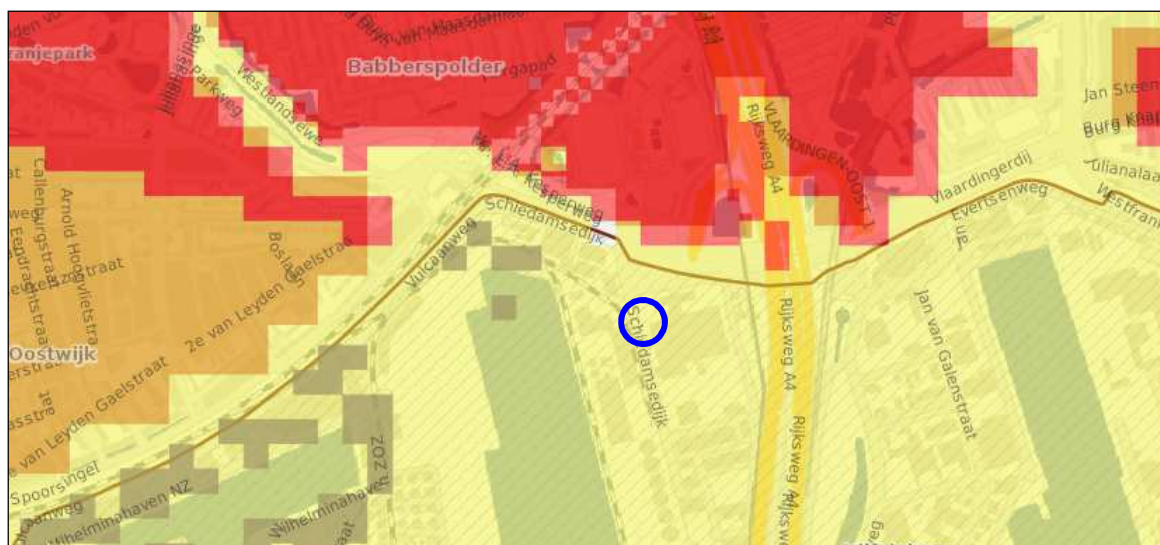
Middelgrote kans (orde 1/100 per jaar)

Het gaat om gebeurtenissen die waarschijnlijk hooguit een keer in een mensenleven kunnen voorkomen.

Kleine kans

Het gaat om gebeurtenissen waarvan het zeer onwaarschijnlijk is dat ze optreden tijdens een mensenleven.

Aanvullend op deze kleine kans valt de maximale stroomsnelheid onder de categorie 'minder relevant': $< 0,5$ m/s per diepte meter. Als gevolg is het effect van een eventuele overstroming minder groot.



Figuur 4.4

Uitsnede risicokaart: maximale stroomsnelheid (geel: minder relevant, rood: relevant)

Het risico op wateroverlast is laag. Er zijn geen maatregelen nodig om overstromingen te voorkomen. Op grond van de Keur zal in het kader van het bouwen in de beschermingszone van de dijk in het buitendijks gebied een aanvraag voor een watervergunning worden ingediend.

Waterketen

Het hemelwater (hwa) wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas. Gezien de grootte van het project is vasthouden van extra water boven de berging in het regenwaterstelsel economisch niet verantwoord in relatie tot het effect op de waterstandverhoging van de Nieuwe Maas als gevolg van deze lozing.

Het gebied ten zuiden van de Delflandsedijk maakt deel uit van het bemalingsgebied Benelux Workpark. Op verzoek van Rijkswaterstaat is het gebied ten noorden van het Benelux Workpark circa 2 jaar geleden voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Voorheen loosde het gemengde rioolstelsel van dit gebied rechtstreeks op de Nieuwe Maas. De carpoolplaats wordt aangesloten op het genoemde verbeterd gescheiden stelsel. Van enige beperking voor de waterketen is geen sprake.

Het (industriële) afvalwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) 'De Groote Lucht'. In het basisrioleringsplan van de gemeente is rekening gehouden met de ontwikkelingen in de rivierzone, waardoor een voldoende capaciteit van het rioleringsstelsel is gewaarborgd.

Bij de realisatie van de carpoolplaats wordt gebruikgemaakt van duurzame bouwmaterialen (dus geen zink, koper, lood en PAK's-Houdende materialen) die niet uitlogen, of worden bouwmaterialen voorzien van een coating om uitloging tegen te gaan. Op deze manier wordt diffuse verontreiniging van water (en bodem) voorkomen.

Waterberging

Het besluitgebied is, zoals reeds aangegeven, buitendijks gelegen. Voor dergelijke buitendijkse terreinen is watercompensatie niet aan de orde, zoals door het hoogheemraadschap is aangegeven. Daarbij kan worden opgemerkt dat vanwege de bestaande verharding/bebouwing in de directe omgeving een significant nadelig effect op de waterberging niet is te verwachten. Gezien het bovenstaande hoeven geen compensatiemaatregelen te worden gerealiseerd.

De verplaatsing van de carpoolplaats heeft geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding binnen het besluitgebied en in de omgeving.

4.7.3 Watertoetsproces

LBP|SIGHT heeft (in een eerder stadium in relatie tot de ontwikkeling van het KFC-restaurant) het Hoogheemraadschap van Delfland ingelicht over de verplaatsing van de carpoolplaats. Het hoogheemraadschap heeft geadviseerd over de te behandelen onderwerpen en aandachtspunten. Mede aan de hand van deze adviezen is de onderhavige waterparagraaf opgesteld.

4.7.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect water geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.8 Natuur

4.8.1 Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in regelgeving waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. De gebiedsbescherming is verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming in de Flora- en faunawet. Daarnaast is op basis van de Nota Ruimte de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) vastgesteld. De EHS is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden.

4.8.2 Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient getoetst te worden of de beoogde ontwikkeling een negatieve invloed heeft op de beschermde gebieden. In het kader van de realisatie van het KFC-restaurant en de verplaatsing van de carpoolplaats is in februari 2014 een quick scan flora en fauna uitgevoerd³. Dit onderzoeksrapport is als bijlage opgenomen.

Het besluitgebied ligt niet in een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet en/of EHS. Dergelijke gebieden liggen op ruime afstand van het besluitgebied. Negatieve effecten op de beschermde gebieden zijn dan ook niet te verwachten. Gebiedsbescherming is op deze locatie derhalve niet aan de orde.

4.8.3 Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd/ongeschikt gemaakt) en of dieren opzettelijk worden verontrust.

3 ECOquickscan. (3 februari 2014). Quick scan flora en fauna Schiedamsedijk te Vlaarding, projectnummer: 13076.

De meeste van de mogelijk in het besluitgebied voorkomende soorten zoals bruine kikker, gewone pad, egel, (spits)muizen en mol zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Op basis van de verspreidingsgegevens, de aanwezige habitattypen en biotoopeisen van de mogelijk in de omgeving voorkomende soorten worden er geen meer strikt beschermde planten- en/of diersoorten verwacht. Nader onderzoek naar eventueel binnen het besluitgebied voorkomende meer strikt beschermde soorten is dan ook niet nodig.

De resultaten van het uitgevoerde onderzoek wijzen uit dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten ten opzichte van de verschillende planten- en diersoorten en/of beschermde gebieden. Bij de uitvoering van onderhavig project wordt conform de Flora- en faunawet rekening gehouden met het broedseizoen van aanwezige vogels.

4.8.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Archeologie

Beleidskader

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) is de implementatie van het Verdrag van Malta (1998) en regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Om het bodemarchief beter te beschermen is het sindsdien verplicht om de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden te beoordelen.

In het beleid van Provincie Zuid-Holland wordt grote waarde gehecht aan de kartering en toekomstverkenning van de cultuurhistorische waarden in Zuid-Holland. Deze waarden, samengevat met de term Cultuurhistorische Hoofdstructuur, bestaan uit de nog aanwezige historisch- (steden)bouwkundige, historisch-landschappelijke en archeologische objecten, structuren en gebieden.

Het doel van deze kartering en toekomstverkenning is het mogelijk maken van een integraal (in samenhang met overige beleidsvoornemens) en gebiedsgericht (gericht op de cultuurhistorische waarden en hun omgeving) monumentenbeleid. Op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland zijn zowel bekende archeologische waarden aangegeven als ook de gebieden met een zekere archeologische verwachting. Het gaat hierbij om de bekende terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde, die ook op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) zijn opgenomen, alsmede de gebieden met een kans (variërend van zeer hoog tot laag) op het aantreffen van archeologische sporen.

In de beleidsnota Archeologie 2009-2013 is uitgewerkt op welke wijze de gemeente Vlaardingen, binnen de kaders van rijks- en provinciaal beleid, invulling geeft aan de archeologische monumentenzorg. Daarbij wordt ook specifiek aandacht besteed aan de wijze waarop bij ruimtelijke plannen om dient te worden gegaan met archeologische waarden.

Beoordeling

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Rivierzone-Oost' is door de gemeenteraad, krachtens artikel 38a van de Monumentenwet 1988, rekening gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Onderzoek is uitgevoerd waarbij de aanwezige en verwachte archeologische waarden in het bestemmingsbesluitgebied in kaart zijn gebracht. De resultaten van dat onderzoek zijn opgenomen in een archeologisch inventarisatie-rapport ter onderbouwing van hetgeen opgenomen is in de toelichting van het bestemmingsplan 'Rivierzone-Oost'⁴. Dit onderzoek is voor de volledigheid opgenomen als bijlage bij dit document.

De nieuwe carpoolplaats komt bovenop een middeleeuwse dijk te liggen, zo blijkt uit de archeologische paragraaf van het bestemmingsplan 'Rivierzone-Oost'. Dit terrein kent bijgevolg een hoge archeologische verwachting voor de 12^e eeuw. Conform de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 2' dienen projecten met een omvang van meer dan 100 m² en bodemingrepen dieper dan 1 meter onder maaiveld aandacht te besteden aan archeologie. Het verdiept gelegen perceel wordt opgehoogd; ontgravingen vinden enkel plaats in het nieuw op te brengen pakket. De bodem wordt dus niet dieper dan 1 meter onder het huidige maaiveld verstoord. Derhalve is er geen archeologisch onderzoek noodzakelijk voorafgaand aan de aanleg van de nieuwe carpoolplaats.

4.9.2 Cultuurhistorie

Beleidskader

Zoals onder 4.9.1 is aangegeven wordt in het beleid van de provincie grote waarde gehecht aan de kartering en toekomstverkenning van de cultuurhistorische waarden (Cultuurhistorische Hoofdstructuur) in Zuid-Holland.

De gemeente heeft een beleidslijn opgesteld voor objecten die karakteristiek zijn als gevolg van hun cultuurhistorische en architectonische waarde en situering. Vooruitlopend op de uitwerking van het genoemde kader heeft een inventarisatie plaatsgevonden wat heeft geleid tot een conceptlijst van objecten die in aanmerking komen. De betreffende objecten zijn ook gewaardeerd volgens de lijst inventarisatie beeldbepalende objecten met cultuurhistorische waarde (Stichting Dorp, Stad & Land, januari 2010).

Ieder pand is op vier aspecten gewogen: cultuurhistorische waarde, architectonische waarde, situering en kwaliteit. Op 29 mei 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders de lijst van beeldbepalende panden vastgesteld.

Toetsing

Met de verplaatsing van de carpoolplaats vinden geen wijzigingen plaats aan de binnen het besluitgebied en in de directe omgeving aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze ontwikkeling heeft geen effect op het karakteristieke 'Cincinnati Building'. Dit pand behoudt zijn waarde en het zicht op het pand wordt niet negatief beïnvloed, terwijl de inrichting van een groenstrook naast de carpoolplaats er voorts voor zorgt dat het 'Cincinnati Building' aan weerszijden in het groen komt te staan.

4 Loon, C. van. (september 2011). Archeologisch inventarisatierapport 1 Bestemmingsplan 227 (in voorbereiding): Rivierzone-Oost.

4.9.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in de toelichting van de planologische afwijking omgevingsvergunning minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

De gronden waarop de carpoolplaats wordt gerealiseerd zijn in eigendom van de initiatiefnemer: de gemeente. De kosten voor het project worden geheel gedragen door de gemeente. Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd. Er is geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

Daarnaast neemt de gemeente het beheer, de exploitatie en het onderhoud van de carpoolplaats voor haar rekening. Hiermee is de gemeente (financieel) verantwoordelijk en bestaat er een situatie waarin de economische uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd is.

Indien het nodig blijkt om voor bepaalde (omliggende) gronden nadere afspraken te maken met derden dan dient een en ander te worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst met de betreffende grondeigenaar / rechthebbende.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Plan(vormings)proces

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning wordt de reguliere voorbereidingsprocedure overeenkomstig hetgeen opgenomen onder hoofdstuk 3, paragraaf 3.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht gevolgd.

5.3 Handhavingsaspecten

5.3.1 Inleidend

De omgevingsvergunning voor het planologisch afwijken is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van vergunningen/bestemmingsplannen heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke aanlegvergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een ontheffing. Er zijn twee vormen van handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

5.3.2 Preventieve handhaving

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

5.3.3 Repressieve handhaving

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primair doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet. De handhaafbaarheid van een vergunning/bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

5.3.4 Conclusie

De te verlenen omgevingsvergunning biedt na afgifte voldoende mogelijkheden om - zo nodig - te handhaven. De rechtsbescherming is daarmee voldoende gewaarborgd.

6 Samenvatting en conclusie

De verplaatsing van de carpoolplaats wordt mogelijk gemaakt met gebruik van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 Wabo. In hoofdstuk 4 zijn de categorieën gevallen waarin voor planologische gebruiksactiviteiten een omgevingsvergunning als bedoeld in het voornoemde artikel kan worden verleend. In dit geval wordt gebruikgemaakt van onderdeel 8: “het gebruiken van gronden voor een niet-ingrijpende herinrichting van openbaar gebied”.

Gebleken is dat het beoogde plan geen negatieve ruimtelijke gevolgen heeft en er vanuit milieuoogpunt geen bezwaren bestaan tegen de verplaatsing van de carpoolplaats. De gevolgen voor omwonenden zijn zeer beperkt tot nihil (gezien de grote afstand tot de dichtstbijzijnde woningen) en voor de gebruikers van het gebied (de bedrijven) betreft het tevens een zeer beperkte ingreep. Daar komt bij dat de ontwikkeling niet de realisatie van een volledig nieuwe carpoolplaats betreft, maar de verplaatsing van een bestaande carpoolplaats. Bovendien is het aantal parkeerplaatsen op de nieuwe locatie kleiner dan op de huidige locatie. Het betreft in casu een niet-ingrijpende herinrichting van het openbaar gebied.

Verder voldoet het bouwplan aan zowel het rijksbeleid, provinciaal beleid als gemeentelijk beleid. Het plan is daarbij ook financieel en maatschappelijk uitvoerbaar.

Geconcludeerd wordt dat medewerking kan worden verleend aan de verplaatsing van de carpoolplaats aan de Schiedamsedijk te Vlaardingenv.

LBP|SIGHT BV



C.F. (Kara) Terpstra MSc



ir. D. (Daniël) Verburg MSc

Bijlage I

Kadastrale kaart



12345
25

- Vastgestelde kadastrale grens
- Voorlopige kadastrale grens
- Administratieve kadastrale grens
- Bebouwing
- Overige topografie

Deze kaart is noordgericht

Perceelnummer

Huisnummer

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 12 september 2013

De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente

Sectie

Perceel

VLAARDINGEN

B

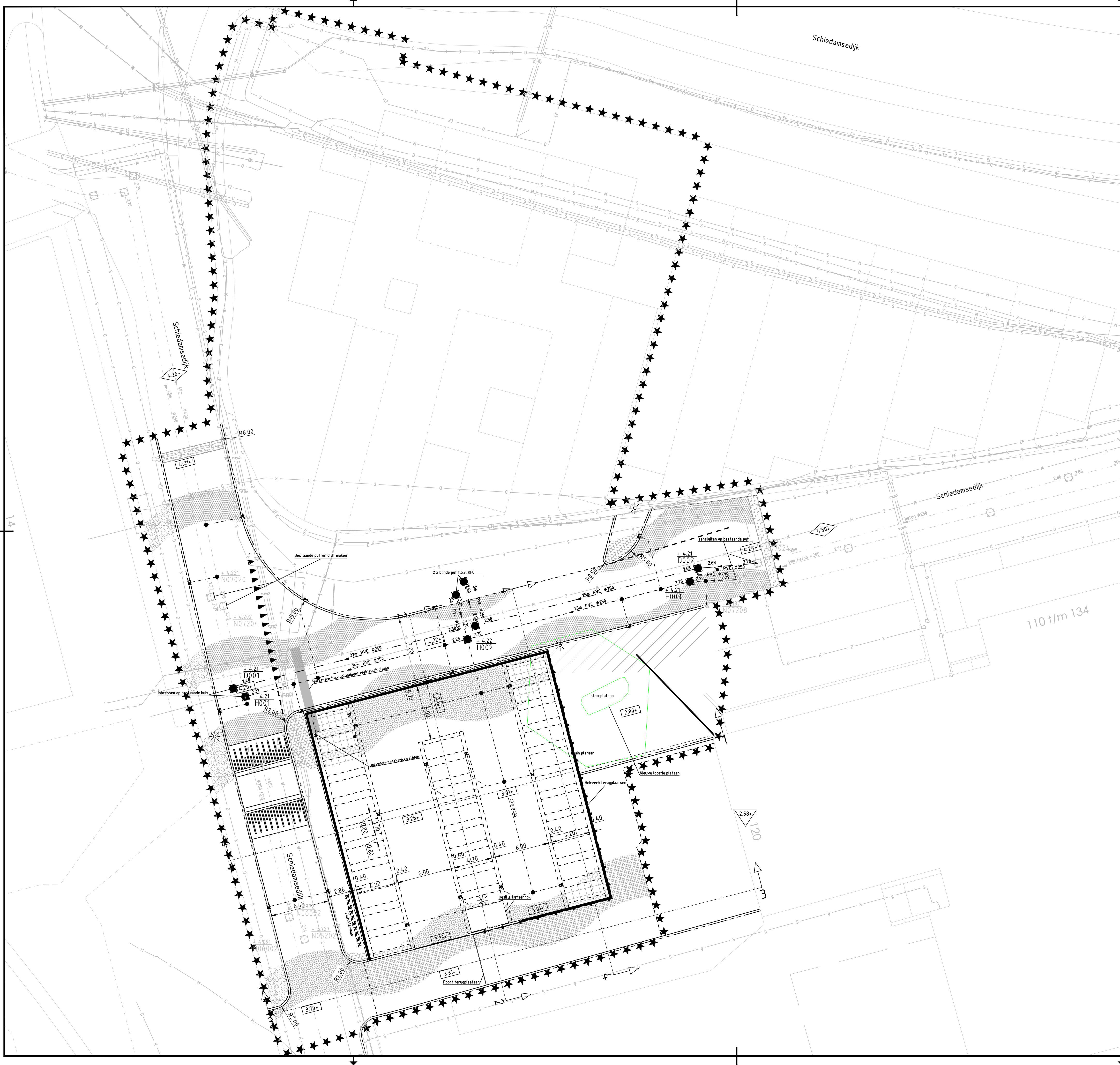
9778

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Bijlage II

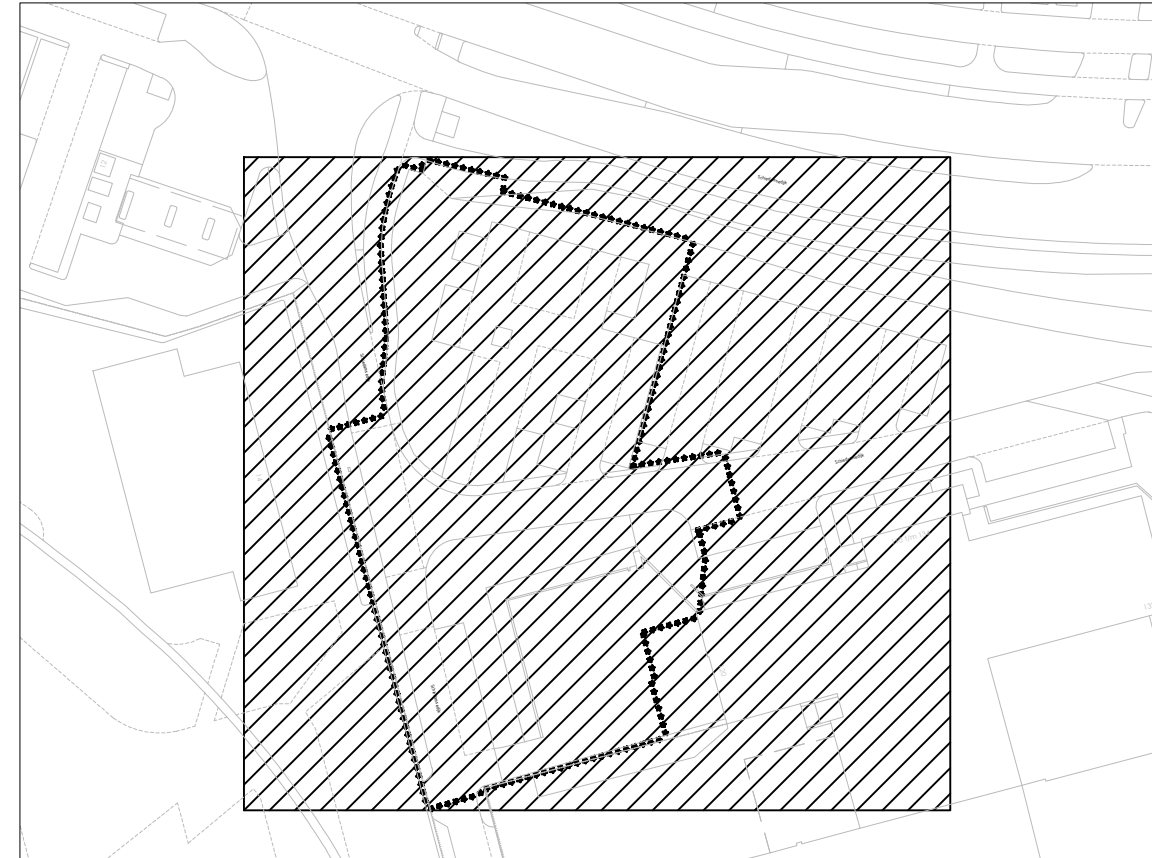
Bestektekening carpoolplaats en omgeving



Legenda

	Asfalt
	Betonstraatstenen, rijbaan
	Betontegels 30x30x5cm, voetpad
	Gitruttegels 30x30x8cm, parkeervakken
	Betonstraatstenen, scheiding parkeervakken
	Betonstraatstenen, molgoot
	Gras
	Aangebracht freesvak
	Opvullen met grond
	Keermuur
	Bestaande hoogte
	Ashoogte
	Vloerpeil
	Trottoirband 180/200
	Trottoirband 130/150
	Materiaalgrans
	Aanbrengen geleiderail
	Terugbrengen toeganspoort
	Aanbrengen markering haaietand 70
	Aanbrengen markering 50-50 streep
	Aanbrengen drempel, BSS KF antireciet/wit conform SUV
	Nieuwe DWA riolering, met b.o.b.'s, materiaal, stroomrichting en lengte
	Nieuwe HWA riolering, met b.o.b.'s, materiaal, stroomrichting en lengte
	Nieuwe kolkaansluitleiding 125 mm, tenzij anders aangegeven
	Nieuwe betonnen inspectieput (DWA) met putnummer en deksetelhoogte
	Nieuwe betonnen inspectieput (HWA) met putnummer en deksetelhoogte
	Nieuwe straatkolk
	Nieuwe trottoirkolk
	Aansluitpunt kolkleiding
	Bestaande DWA riolering, met b.o.b.'s, materiaal, stroomrichting en lengte
	Bestaande HWA riolering, met b.o.b.'s, materiaal, stroomrichting en lengte
	Bestaande betonnen inspectieput met putnummer en deksetelhoogte
	Bestaande straatkolk
	dataatransport - eurofiber
	dataatransport - haven Rotterdam
	dataatransport - KPN
	dataatransport - Stedin
	dataatransport - Tele2
	gas - (lage druk) - Stedin
	gas - (hoge druk) - Stedin
	electra - spanning - laag - Stedin
	electra - spanning - midden - Stedin
	electra - spanning - hoog - Stedin
	water - Evides
	werkgrens

Situatie



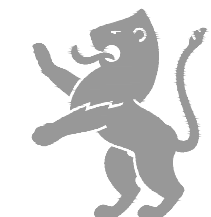
0 2 4 6 8m

Hoogtematen t.o.v. NAP
Maten in meters, tenzij anders aangegeven

Afdeling **BEHEER & INFORMATIE**
Sectie **VOORBEREIDING EN REALISATIE**
Project **Bestek aanpassing Carpool KFC
te Vlaardingen**

Omschrijving **Situatie te maken werk
Verharding + riolering**

Tekenaar **AK** | Gezien **DAB** | Schaal **1:200** | Blad **1 van 1**
Datum **10-07-2015** | Datum **10-07** | Formaat **A1** | Revisie



Gemeente Vlaardingen
Postbus 1002
3190 EB Vlaardingen
Tel. (0)102484600
Fax. (0)102484606

Wijziging _____ Datum _____
Document Nr. **30.1**
Revisie **Definitief**

Bijlage III

Onderzoek verkeer en parkeren

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

LBP Sight BV

Verkeer en parkeren KFC Vlaardingen

Onderzoek verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van vestiging KFC Vlaardingen

Datum
Kenmerk
Eerste versie

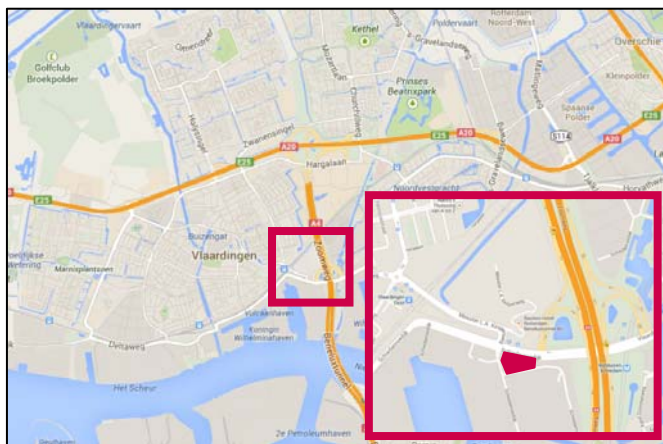
2 mei 2014
LBP005/Bqt/0006.03
15 januari 2014

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Kentucky Fried Chicken is een fastfoodketen die in 1952 is opgericht door Harland Sanders in de Verenigde Staten van Amerika. Sinds 1972 is men ook actief in Nederland. In dat jaar werd het eerste restaurant geopend in Rotterdam. Op dit moment zijn er in Nederland 40 restaurants.

Kentucky Fried Chicken is echter bezig met het veroveren van de Europese markt. Nederland heeft daarbij speciale aandacht. Dat betekent dat men op zoek is naar interessante locaties in Nederland. Concreet heeft men daarbij al een aantal locaties op het oog. Een potentiële locatie is langs de A15 te Vlaardingen. De locatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Locaties KFC Vlaardingen (in rood)

De nieuwe vestiging van Kentucky Fried Chicken in Vlaardingen moet voor een aantal verkeerskundige aspecten nog verder worden onderzocht. De volgende inhoudelijke aspecten zijn relevant en rechtstreeks door de opdrachtgever gevraagd:

- verkeersgeneratie;
- parkeren;
- verkeersafwikkeling.

1.2 Leeswijzer

In deze notitie is het onderzoek naar de hierboven genoemde onderdelen uitgewerkt. Allereerst is in hoofdstuk 2 ingegaan op de uitgangspunten en de methodiek van het onderzoek. In hoofdstuk 3 is de verkeersproductie en -attractie, ook wel verkeersgeneratie, bepaald. Aan de hand van de verkeersgeneratie is in hoofdstuk 4 de parkeerbehoefte bepaald met daarbij de toetsing tussen de behoefte en het aanbod van parkeerplekken op het parkeerterrein. In hoofdstuk 5 is de verkeersafwikkeling van de verkeersgeneratie getoetst op drie omliggende kruispunten. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de conclusie en aanbevelingen opgesteld.

2 Plan van aanpak

2.1 Uitgangspunten

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van cijfers van Kentucky Fried Chicken (KFC). Dit zijn cijfers over de verdeling van de bezoekers over de dagen van de week en de periodes van de dag en over de verdeling tussen drive through en restaurantbezoekers. Deze cijfers zijn opgenomen in bijlage 1.

De geleverde cijfers gaan uit van een gemiddeld KFC restaurant, onafhankelijk van de grootte van het restaurant. In deze notitie gaan we daarom uit dat de nieuwe vestiging een soortgelijke omvang heeft als een gemiddeld KFC restaurant.

Als input voor het berekenen van de verkeersafwikkeling van de KFC op de huidige situatie is informatie nodig uit de regionale verkeersmilieukaart van de Stadsregio Rotterdam (RVMK). Daarbij wordt het toekomstjaar uit het model (2021) gehanteerd, vanuit het oogpunt van toekomstvastheid en hogen deze op naar 2024. Bestemmingsplannen hebben een planhorizon van tien jaar, en derhalve wordt het jaar waarin het bestemmingsplan vervangen dient te worden, onderzocht.

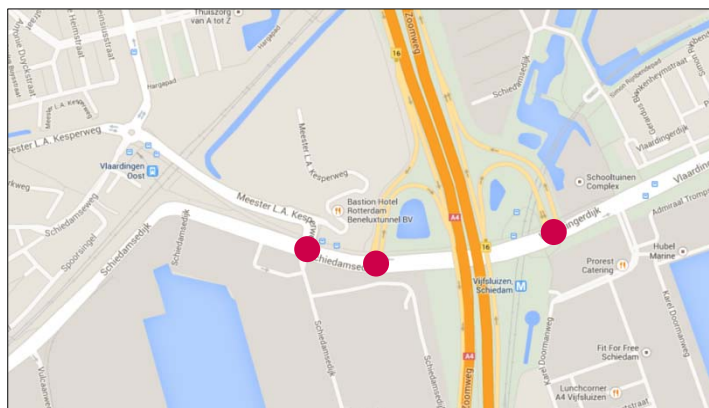
De gemeente Vlaardingen heeft daarnaast ook nog een eigen verkeersmodel. Voor de volledigheid zijn de cijfers uit de RVMK vergeleken met de cijfers uit dit verkeersmodel. Hieruit is gebleken dat de cijfers uit de RVMK hoger liggen. Derhalve is met deze cijfers verder gerekend, waarbij ervan mag worden uitgegaan dat dit een 'worst case'-scenario is.

Gemiddeld zijn er op een KFC vestiging 50 tot 70 medewerkers in dienst, grotendeels in parttime dienst. Er zijn maximaal 20 medewerkers tegelijkertijd aanwezig op een vestiging, dit team bestaat uit twee managers en achttien overige medewerkers. Aangenomen is dat maximaal 20% van de medewerkers met de auto naar de vestiging komen, aangezien een groot deel van de medewerkers jonger is dan achttien jaar en daarom nog geen rijbewijs heeft.

Met behulp van de uitgangspunten is bepaald hoeveel bezoekers in de drukste periode van en naar de KFC komen en gaan, zowel het personeel als de bezoekers. Voor de bezoekers maken wij onderscheid in twee typen:

- Met de verdeling in bezoekerstype en personeel en de gemiddelde duur van een restaurantbezoek is bepaald hoeveel parkeerplekken er nodig zijn om aan de maximale vraag te voldoen. Vervolgens is de maximale verkeersgeneratie van de KFC toegevoegd aan het bestaande netwerk. Met behulp van een softwareprogramma voor het doorrekenen van kruispunten (COCON) is de verkeersafwikkeling op drie omliggende kruispunten doorgerekend. Het gaat daarbij om de volgende drie kruispunten:

- In figuur 2.1 is de locatie van de betreffende kruispunten weergegeven.



www.goudappel.nl

3 Verkeersgeneratie

3.1 Bezoekers drive through en restaurant

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de bezoekers van een Kentucky Fried Chicken restaurant met drive through is gebruik gemaakt van het totaal aantal transacties per vestiging, de verdeling tussen drive through en restaurantbezoekers, het percentage autobezoekers en het aantal transacties per auto. In tabel 3.1 zijn deze cijfers weergegeven.

jaarlijks aantal transacties	164.000
percentage transacties drive through (DT)	38,72%
percentage auto's in DT	100%
gemiddeld aantal transacties DT per auto	1
percentage restaurant bezoekers	61,28%
percentage auto's restaurant bezoekers	80%
gemiddeld aantal transacties restaurant per auto	1,5

Tabel 3.1: Benodigde gegevens voor bepalen verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van de drukste periode te kunnen bepalen is het nodig de verdeling van de transacties over de dagen van de week (tabel 3.2) te weten en de verdeling van de transacties over de openingstijden van de dag (tabel 3.3). In tabel 3.2 is te zien dat vrijdag de drukste werkdag is en zondag de drukste dag van het weekend en de week. In tabel 3.3 is te zien dat het drukste uur zoals verwacht ligt rond etenstijd 18.00-19.00 uur.

dag	verdeling transacties
maandag	11,7%
dinsdag	11,8%
woensdag	11,2%
donderdag	13,0%
vrijdag	16,7%
zaterdag	17,3%
zondag	18,3%

Tabel 3.2: Verdeling percentages transacties over de dagen van de week

tijdsperiode	verdeling transacties
10.00-11.00 uur	0,6%
11.00-12.00 uur	2,1%
12.00-13.00 uur	6,2%
13.00-14.00 uur	6,1%
14.00-15.00 uur	5,7%
15.00-16.00 uur	6,5%
16.00-17.00 uur	7,5%
17.00-18.00 uur	11,8%
18.00-19.00 uur	14,9%
19.00-20.00 uur	11,4%
2.00-21.00 uur	7,9%
21.00-22.00 uur	6,6%
22.00-23.00 uur	5,4%
23.00-00.00 uur	4,6%
00.00-01.00 uur	2,0%

Tabel 3.3: Verdeling percentages transacties over de periodes van de dag

Met behulp van de cijfers uit de tabellen 3.1 tot en met 3.3 is de verkeersgeneratie te bepalen voor de gemiddelde en drukste werkdag en weekenddag. Daarbij is uitgegaan van 260 werkdagen per jaar en 104 weekenddagen. Daarnaast is aangenomen dat elke bezoeker met de auto die de KFC aantrekt, ook met de auto vertrekt; simpel gezegd veroorzaakt elke transactie twee autobewegingen. In tabel 3.4 is de verkeersgeneratie per dag weergegeven en in tabel 3.5 de verkeersgeneratie in het drukste uur.

hele dag	werkdag		weekenddag	
	gemiddeld	drukste (vrijdag)	gemiddeld	drukste (zondag)
drive through	315	408	435	447
restaurant	266	344	367	377
totaal	580	752	802	824

Tabel 3.4: Verkeersgeneratie auto voor een hele dag (aantal ritten)

drukste uur 18.00-19.00 uur	werkdag		weekenddag	
	gemiddeld	drukste (vrijdag)	gemiddeld	drukste (zondag)
drive through	47	61	65	67
restaurant	40	51	55	56
totaal	87	112	120	123

Tabel 3.5: Verkeersgeneratie auto in het drukste uur (aantal ritten)

3.2 Personeel

In paragraaf 2.1 is toegelicht dat er maximaal 20 medewerkers op de vestiging aanwezig zijn. Gezien de lange openingstijden wordt er in meerdere shifts op een dag gewerkt. De vestiging is van 10.00 tot 01.00 uur geopend. Om het aantal shifts te bepalen is aangenomen dat de medewerkers een uur voor en een uur na openingstijd werken. Met deze aanname is drie shifts op een dag aannemelijk.

Tijdens het drukste uur zijn er maximaal 20 medewerkers op de vestiging. Door de overlap van shifts is dit mogelijk met drie shifts van tien medewerkers. Dat betekent dat er maximaal ongeveer 30 verschillende medewerkers per dag op de vestiging werken. Van deze medewerkers komt 20% met de auto, wat neerkomt op 12 ritten per dag (6 aankomende en 6 vertrekkende).

Dit is niet van invloed op de verkeersgeneratie van het drukste uur, omdat de medewerkers niet wisselen tijdens de drukste uren in het restaurant. Deze ritten zijn alleen van invloed op het dagtotaal.

3.3 Totaal

Door de verkeersgeneratie van de bezoekers (paragraaf 3.1) en de medewerkers (paragraaf 3.2) samen te voegen is de totale verkeersgeneratie te bepalen. In tabel 3.5 is de totale verkeersgeneratie voor een gehele dag weergegeven. Daarbij is aangenomen dat het aantal medewerkers elke dag gelijk is.

hele dag	werkdag		weekenddag	
	gemiddeld	drukste (vrijdag)	gemiddeld	drukste (zondag)
drive through	315	408	435	447
restaurant	266	344	367	377
medewerkers	12	12	12	12
totaal	592	764	814	836

Tabel 3.6: Verkeersgeneratie auto voor een gehele dag (aantal ritten)

Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 is de verkeersgeneratie van de medewerkers in het drukste uur nul. Dit houdt in dat de totale verkeersgeneratie in het drukste uur weergegeven in tabel 3.7, gelijk is aan tabel 3.5 met daarin de verkeersgeneratie van de bezoekers.

drukste uur	werkdag		weekenddag	
	gemiddeld	drukste (vrijdag)	gemiddeld	drukste (zondag)
18.00-19.00 uur				
drive through	47	61	65	67
restaurant	40	51	55	56
medewerkers	0	0	0	0
totaal	87	112	120	123

Tabel 3.7: Verkeersgeneratie auto in het drukste uur (aantal ritten)

4 Parkeren

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte dient in eerste instantie gekeken te worden naar de bezoekers van het restaurant en de parkeerplekken voor de medewerkers. Daarnaast kan het voorkomen dat bezoekers van de drive through vervolgens hun auto parkeren op het parkeerterrein en in de auto hun bestelling opeten. Dit effect is niet meegenomen in de berekening van de parkeerplekken.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is daarmee niet uitgegaan van de richtlijnen van het CROW. Het gaat in dit geval om een zeer specifieke functie, waarvoor bij de opdrachtgever tevens informatie beschikbaar is over het gebruik van vergelijkbare restaurants in het land. Derhalve kan gemotiveerd worden afgeweken van de richtlijnen.

4.1 Bezoekers restaurant

Om het benodigde aantal parkeerplekken voor de bezoekers te bepalen moet uitgegaan worden van het drukste uur van de week. Dit is op zondag tussen 18.00 en 19.00 uur. In tabel 3.5 is te zien dat de verkeersgeneratie van het restaurant op dat tijdstip 56 verkeersbewegingen is, dat wil zeggen 28 auto's die aankomen en vertrekken. Hoewel de gemiddelde verblijfsduur in het restaurant 25 minuten is en er daarmee een relatief hoge turn-over is op het parkeerterrein, gaan we uit van het 'worst case'-scenario dat alle bezoekers in het drukste uur tegelijk aankomen en 25 minuten blijven. Dit houdt in dat er minimaal 28 parkeerplekken op het parkeerterrein aanwezig moeten zijn.

Voor een goede doorstroming op het parkeerterrein is het wenselijk dat de bezettingsgraad maximaal 85% is. Voor een goede doorstroming zouden er daarom 33 parkeerplekken aanwezig moeten zijn voor bezoekers.

4.2 Personeel

Voor het bepalen van de maximale parkeerbehoefte van het personeel moet gekeken worden naar de maximale aanwezigheid van het personeel. In paragraaf 2.1 is toegelicht dat maximaal 20 medewerkers tegelijk op de vestiging aanwezig zijn, 20% hiervan komt met de auto. Dit betekent dat er voor de medewerkers 4 parkeerplekken gerealiseerd moeten worden.

Bij het wisselen van een dienst is de aankomende medewerker al aanwezig terwijl de vertrekkende medewerker ook nog aanwezig is. Hierdoor kan het voorkomen dat de parkeerbehoefte hoger is dan deze 4 parkeerplekken. Het wisselen van de diensten gebeurt echter buiten de drukste uren op de vestiging, waardoor deze hogere parkeerbehoefte opgevangen kan worden op de lege plekken op het parkeerterrein.

4.3 Totaal

De totale maximale parkeerbehoefte van de bezoekers van het restaurant en de medewerkers komt op 32 plekken. Voor een goede doorstroming is het wenselijk om 37 parkeerplekken aan te leggen, zodat de maximale bezetting onder de 85% ligt.

4.4 Vergelijking met ontwerp plan

De nieuwe vestiging van de Kentucky Fried Chicken komt op een bestaande carpoolplaats. In de huidige situatie zijn er op deze carpoolplaats, conform gegevens van de gemeente Vlaardingen, 48 parkeerplaatsen aanwezig. De ruimte op de bestaande carpoolplaats blijkt te beperkt om er een restaurant, een drive through en voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Bovendien dient er een carpoolplaats terug te komen.

In het ontwerp van de KFC is rekening gehouden met in totaal 31 parkeerplaatsen, waarvan 2 parkeerplaatsen voor kort bezoek, op de locatie van de bestaande carpoolplaats. Gezien de behoefte is dit aantal te weinig. De carpoolplaats biedt daarvoor echter uitkomst. Het is van belang eerst het huidige gebruik van de carpoolplaats vast te stellen. Hiertoe heeft de gemeente Vlaardingen een telling uitgevoerd op verschillende momenten. Het resultaat daarvan is weergegeven in tabel 4.1.

datum	tijd	aantal bezette parkeerplaatsen
vrijdag 31 januari 2014	08.30 uur	5
maandag 3 februari 2014	12.30 uur	12
dinsdag 4 februari 2014	15.00 uur	13
donderdag 6 februari 2014	15.30 uur	9
vrijdag 7 februari 2014	09.30 uur	10

Tabel 4.1: Bezetting carpoolplaats (bron: gemeente Vlaardingen)

Op basis van tabel 4.1 is te constateren dat de maximale bezetting van de carpoolplaats op de gemeten dagen op 13 parkeerplaatsen ligt. Met een totaalaanbod van 48 parkeerplaatsen zijn er nog 35 parkeerplaatsen vrij op het drukste moment. Bovendien valt het piekmoment van de carpoolplaats niet samen met het piekmoment van de KFC. De carpoolplaats wordt met name overdag gebruikt, terwijl de bezoekers van de KFC met name rond het avondeten arriveren.

Naast de carpoolplaats is ook een parkeerdrukmeting uitgevoerd in een groter gebied. Conform de werkwijze van de gemeente Vlaardingen bij dergelijke bouwplannen is het noodzakelijk de parkeerdruk in een straal van 150 m rondom het plan in beeld te krijgen. In figuur 4.1 is deze straal weergegeven.



Figuur 4.1: Straal van 150 m rondom het plan (inclusief sectie-indeling)

De straal rondom het plan is vertaald naar een aantal secties. Hier is op de volgende momenten een parkeerdrukmeting uitgevoerd:

- zaterdag 15 april 2014 om 18.00 uur;
- dinsdag 15 april 2014 om 16.00 uur;
- dinsdag 15 april 2014 om 17.30 uur;
- dinsdag 15 april 2014 om 19.30 uur.

De resultaten van de telling zijn weergegeven in tabel 4.2. Daarbij is naast de bezetting ook het parkeeraanbod weergegeven.

sectie	parkeeraanbod	zaterdag 18.00 uur	dinsdag 16.00 uur	dinsdag 17.30 uur	dinsdag 19.30 uur
1	102	3	33	13	3
2	22	1	12	4	2
3	9	0	2	0	0
4	58	0	1	0	0
5	102	10	20	18	27
totaal	293	14	68	35	32

Tabel 4.2: Tellingresultaten

Op basis van het voorgaande valt te concluderen dat er bij het terugbrengen van het gelijke aantal carpoolplaatsen (48) ook door bezoekers van de KFC gebruik gemaakt kan worden van deze parkeerplaatsen en er daarmee voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. In het ontwerp zijn op dit moment 48 carpoolplaatsen voorzien.

Dat is, gezien de tellingen die hierboven zijn genoemd (tabel 4.1 en 4.2), ook voldoende om de vraag op te vangen van zowel het gebruik door de carpoolers als ook de bezoekers van de KFC.

5 Verkeersafwikkeling

In deze studie gaan wij uit van de 'worst case'-situatie en beschouwen we de complete verkeersgeneratie van de nieuwe vestiging als nieuw verkeer. Het nieuwe verkeer is toegevoegd aan drie omliggende kruispunten:

- Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg;
- Schiedamsedijk - af-/oprit A4;
- Vlaardingerdijk - af-/oprit A4.

5.1 Herkomst en bestemming

Hoewel op zondag het meeste verkeer wordt gegenereerd door de KFC vestiging in de avondspits, analyseren we de vrijdagavondspits. De vrijdagavondspits is voor het overige verkeer immers maatgevend, en deze stroom verkeer is groter dan de verkeersstroom als gevolg van de KFC. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 112 motorvoertuigen in de avondspits (56 aankomende en 56 vertrekkende motorvoertuigen).

Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling wordt gekeken naar de verkeersgeneratie van de vestiging en de locaties waar dit verkeer vandaan komt. De KFC verwacht de volgende verdeling:

- 5% van de bezoekers afkomstig vanaf de snelweg (de uitvoegstroken van de A4 bevinden zich ver voor de zichtbaarheid van de nieuwe vestiging van de KFC);
- 70% van de bezoekers van het bestaande doorgaande verkeer (verkeer dat toch al langs de vestiging rijdt, zal het grootste aandeel hebben in het bezoek van de KFC);
- 25% van de bezoekers is nieuw verkeer (er zal ook een deel nieuwe ritten worden gegenereerd vanuit Schiedam en Vlaardingen, die speciaal voor de KFC de rit gaan maken).

De herkomst en bestemming van het nieuwe verkeer is bepaald aan de hand van de eerder genoemde percentages. In de avondspits is het meeste verkeer van werk op weg naar huis. Het doorgaande verkeer en het verkeer van de snelweg is daarom op weg naar de woonwijken Vlaardingen of Schiedam. Dit verkeer gaat vanaf de snelweg of Vlaardingerdijk naar de KFC om vervolgens de route weer te vervolgen. Het nieuwe verkeer is afkomstig vanuit de woonwijken Vlaardingen en Schiedam en vertrekt via

dezelfde route als het gekomen is. Gezien de ligging van de KFC is aangenomen dat dit evenredig is verdeeld; vanuit beide plaatsen 12,5%.

In de berekeningen die hierna volgen, is uitgegaan van een 'worst case'-scenario. De verdeling die hiervoor is besproken is in feite voor een groot deel bestaand verkeer. Voor de berekeningen is verondersteld dat al het verkeer nieuw is.

5.2 Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg

De nieuwe vestiging van de KFC ligt direct aan het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg. Al het nieuwe verkeer maakt daarom gebruik van dit kruispunt. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven komt 75% van het aankomende verkeer van de doorgaande weg of de snelweg, dit verkeer maakt allemaal vanaf de Vlaardingerdijk een linksafslaande beweging om de KFC te bereiken.

Het nieuwe verkeer komt vanuit de woonwijken in Vlaardingen en Schiedam. Het verkeer vanuit Schiedam (12,5%) komt ook vanaf de Vlaardingerdijk en slaat linksaf. Het verkeer vanuit Vlaardingen (12,5%) komt vanaf de Meester L.A. Kesperweg en gaat rechtdoor.

Het verkeer vanuit de woonwijken vertrekt in dezelfde richting als het gekomen is; richting Vlaardingen (12,5%) rechtdoor de Meester L.A. Kesperweg in en richting Schiedam (12,5%) rechtsaf de Vlaardingerdijk op.

Het doorgaande verkeer vervolgt zijn route, daarbij is aangenomen dat van de 75% doorgaand verkeer 50% zijn route vervolgt richting Vlaardingen en de overige 25% zijn route vervolgt richting Schiedam. In onderstaande tabel is dit weergegeven, zowel procentueel als absoluut.

locatie	wegvak	procentueel				absoluut			
		1	2	3	4	1	2	3	4
1	Meester L.A. Kesperweg	XXX		12,5%		XXX		7	
2	Schiedamsedijk (West)		XXX	0%			XXX	0	
3	Schiedamsedijk (zuid)	62,5%	0%	XXX	37,5%	35	0	XXX	21
4	Vlaardingerdijk			87,5%	XXX			49	XXX

Tabel 5.1: Procentuele en absolute verdeling van het nieuwe verkeer

De intensiteiten uit tabel 5.1 zijn aan de intensiteiten op het kruispunt in 2024 uit de RVMK toegevoegd. Zoals eerder gemeld, heeft daarnaast een vergelijking plaatsgevonden met cijfers uit het verkeersmodel van de gemeente Vlaardingen. Hieruit bleek dat de cijfers uit de RVMK maatgevend zijn. Derhalve is de keuze gemaakt om de getallen uit de RVMK te hanteren en daarmee uit te gaan van een 'worst case'-scenario. Vervolgens zijn met het softwarepakket cocon de regelingen voor het kruispunt doorgerekend voor twee situatie. De huidige vormgeving is doorgerekend. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 5.2.

Hierin is te zien dat de huidige vormgeving in de referentie al ruim niet meer voldoet¹. In de referentie ligt de cyclustijd van de aangepaste vormgeving met 100 seconde ruim onder de grens. Het extra verkeer voor de KFC zorgt voor een cyclustijd die 5 seconden hoger is dan de referentie, maar nog steeds voldoet aan de eisen. De ontsluiting van de nieuwe KFC vestiging op dit kruispunt zorgt dus niet voor problemen voor de doorstroming.

scenario	cyclustijd	maatgevende conflictgroep
huidige vormgeving, 2024 referentie	> 200 sec.	02-05-09-12-37
huidige vormgeving, 2024 met ontwikkeling	> 200 sec.	02-05-09-12-37

Tabel 5.2: Cyclustijden (optimaal) en maatgevende conflictgroep, avondspits

5.3 Schiedamsedijk - af-/oprit A4

Het kruispunt Schiedamsedijk - af-/oprit A4 ligt ten oosten van het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg. Dit kruispunt heeft minder nieuw verkeer te verwerken dan het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg. Het nieuwe verkeer van en naar Vlaardingen maakt namelijk geen gebruik van dit kruispunt. Het doorgaande verkeer richting Vlaardingen maakt alleen gebruik van dit kruispunt als het naar de KFC gaat, niet wanneer het vertrekt van de KFC richting Vlaardingen.

Het effect van het KFC verkeer op de cyclustijd van het kruispunt is daarmee kleiner dan het effect op het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg.

5.4 Vlaardingerdijk - af-/oprit A4

Voor dit kruispunt geldt hetzelfde als voor het kruispunt Schiedamsedijk - af-/oprit A4. Niet al het verkeer van en naar de KFC maakt gebruik van dit kruispunt. Het effect op de cyclustijd zal daarom kleiner dan voor het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg, waar wel al het verkeer van en naar de KFC gebruik van maakt.

5.5 Aangepaste vormgeving

In het recente verleden is door Goudappel Coffeng BV een studie uitgevoerd naar de belasting van de genoemde kruispunten (kenmerk: SDM051/Mdm/0420). Daarbij is gerekend met intensiteiten uit 2030. Voor de volledigheid is ook gekeken naar het effect van de KFC met een aangepaste vormgeving op het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg. Over de vormgeving heeft echter nog geen besluitvorming plaatsgevonden en aan deze doorrekening kunnen dan ook geen rechten worden ontleend wat

¹ De cyclustijd op een groot kruispunt moet voor een goede doorstroming onder de 120 seconden liggen.

betreft de toekomstige vormgeving van het kruispunt. De resultaten van de doorrekening zijn weergegeven in tabel 5.3.

In de referentie ligt de cyclustijd van de aangepaste vormgeving met 100 seconden onder de grens. Het extra verkeer voor de KFC zorgt voor een cyclustijd die 5 seconden hoger is dan de referentie, maar nog steeds voldoet aan de eisen. De ontsluiting van de nieuwe KFC vestiging op dit kruispunt zorgt dus niet voor (extra) problemen voor de doorstroming.

scenario	cyclustijd	maatgevende conflictgroep
aangepaste vormgeving 2030 referentie	100 sec	02-05-08-12
aangepaste vormgeving 2030 met ontwikkeling	105 sec	02-05-08-12

Tabel 5.3: Cyclustijden (optimaal) en maatgevende conflictgroep, avondspits

6 Conclusie en aanbeveling

In dit hoofdstuk zijn eerste de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek uiteengezet. Vervolgens zijn enkele aanbevelingen gemaakt voor de aansluiting van het parkeerterrein op de Schiedamseweg.

6.1 Conclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat de doorstroming en de verkeersafwikkeling op het omliggend wegennet geen significantie hinder ondervinden van de aanleg van een nieuwe KFC vestiging. Met de nieuwe vormgeving van de omliggende kruispunten zorgt het extra verkeer van de KFC voor een kleine verhoging van de cyclustijd, die daarmee alsnog onder de eis van 120 seconden ligt. Daarbij is zelfs uitgegaan van een 'worst case'-situatie waarin de gehele verkeersgeneratie van de KFC nieuw verkeer is.

Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling is gekeken naar de spitsperiode van een vrijdagavond. De avondspits van een werkdag in combinatie met de drukst bezochte doordeweekse avond van de KFC is namelijk de maatgevende periode. Hoewel de KFC op zondagavond een hogere verkeersgeneratie heeft dan de vrijdag (123 om 112 voertuigen), is dit niet de maatgevende situatie, omdat de avondspits op zondag vele male lager is dan die van een werkdag.

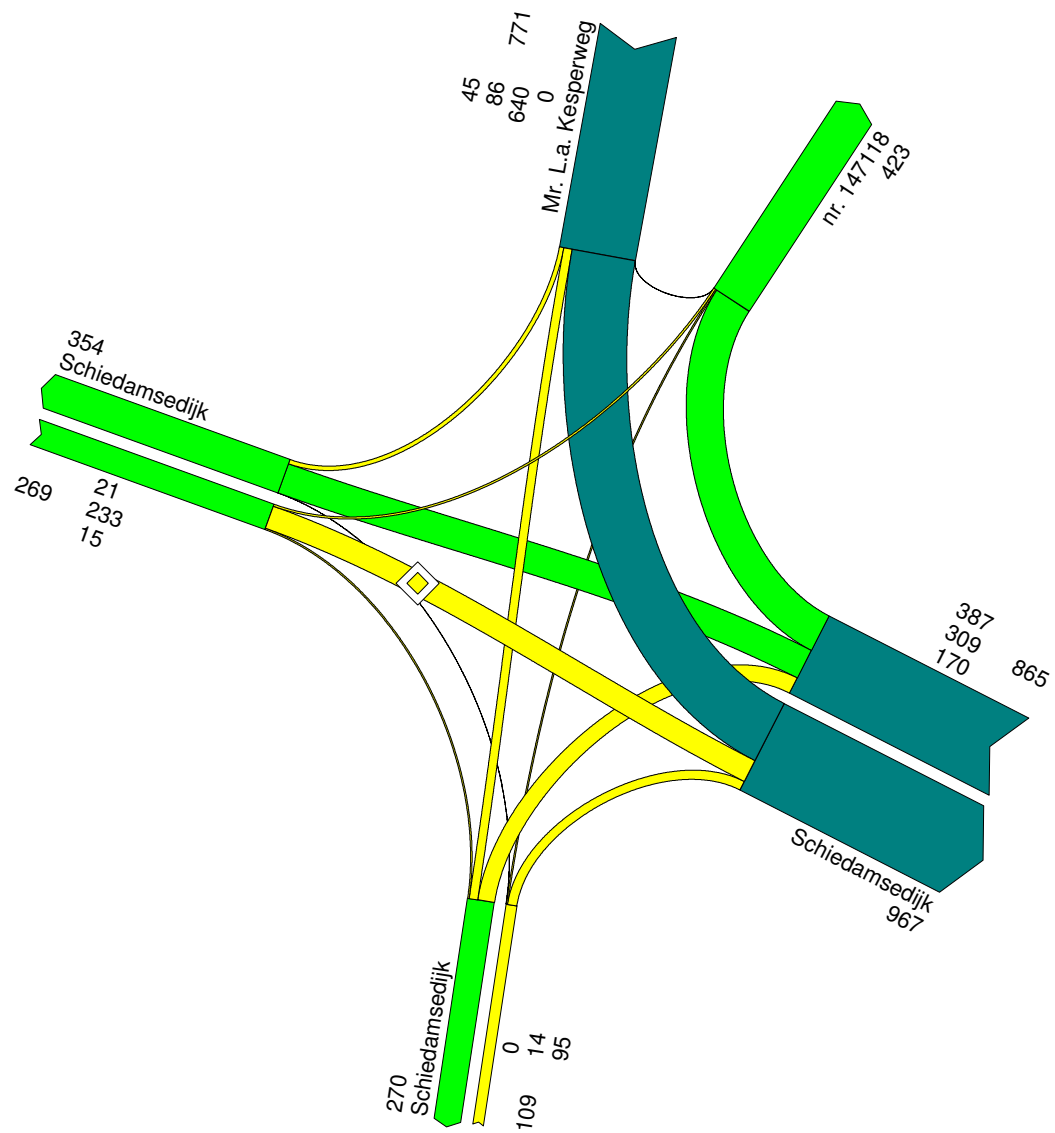
Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is wel de periode gebruikt waarop de KFC het drukst bezocht is. Daarbij is alleen gekeken naar de bezoekers voor het restaurant en het personeel. De bezoekers voor de drive through zijn buiten wegen gelaten, aangezien deze niet hoeven te parkeren op het parkeerterrein. Op basis van de bezoekers voor het restaurant en het personeel zijn er minimaal 32 parkeerplekken op het terrein aanwezig zijn. Voor een goede doorstroming is het echter wenselijk dat de bezetting van het parkeerterrein maximaal 85% is, dit komt neer op 37 parkeerplekken op het parkeer-

terrein. Verwacht mag worden dat een deel van deze parkeerbehoefte kan worden opgevangen op het carpoolterrein gezien het gebruik van dit terrein. Bovendien is de parkeerdruk in de omgeving dusdanig laag dat verwacht mag worden dat de extra parkeerbehoefte als gevolg van de KFC, mocht het carpoolterrein onverhoopt toch drukker is dan gemeten, eventueel hier opgevangen kan worden.

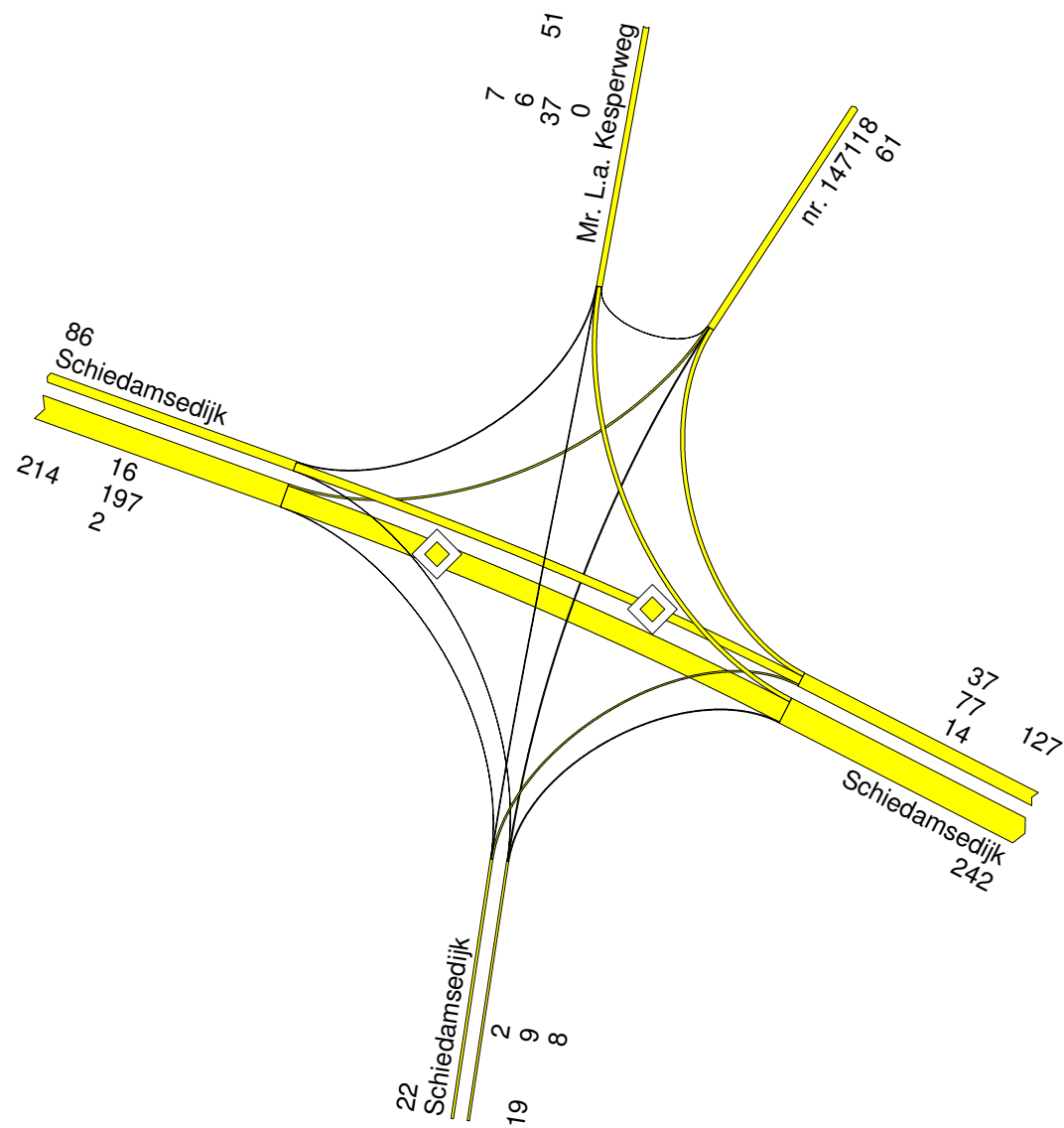
6.2 Aanbeveling

Het ontwerp van het parkeerterrein en de ligging van de aansluiting op de Schiedamsedijk ten opzichte van het kruispunt Schiedamsedijk - Meester L.A. Kesperweg zijn van belang voor de doorstroming op het parkeerterrein. Voor een optimale doorstroming op het parkeerterrein en een optimale aansluiting van het parkeerterrein op de Schiedamsedijk adviseren wij een analyse te maken van het ontwerp van het parkeerterrein en de ligging van de KFC.

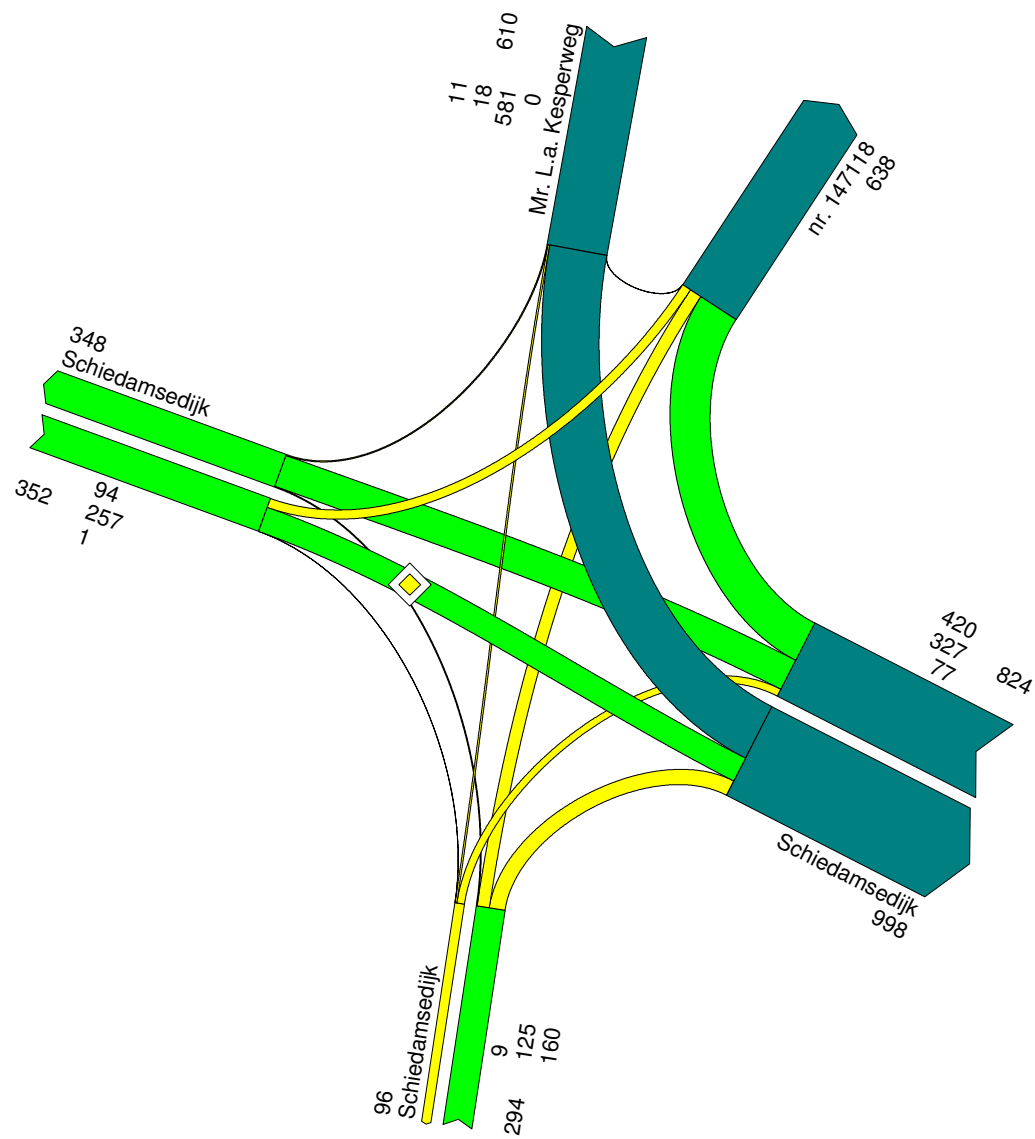
Bijlage 1: Verkeersgegevens Verkeersmodel gemeente Vlaardingen



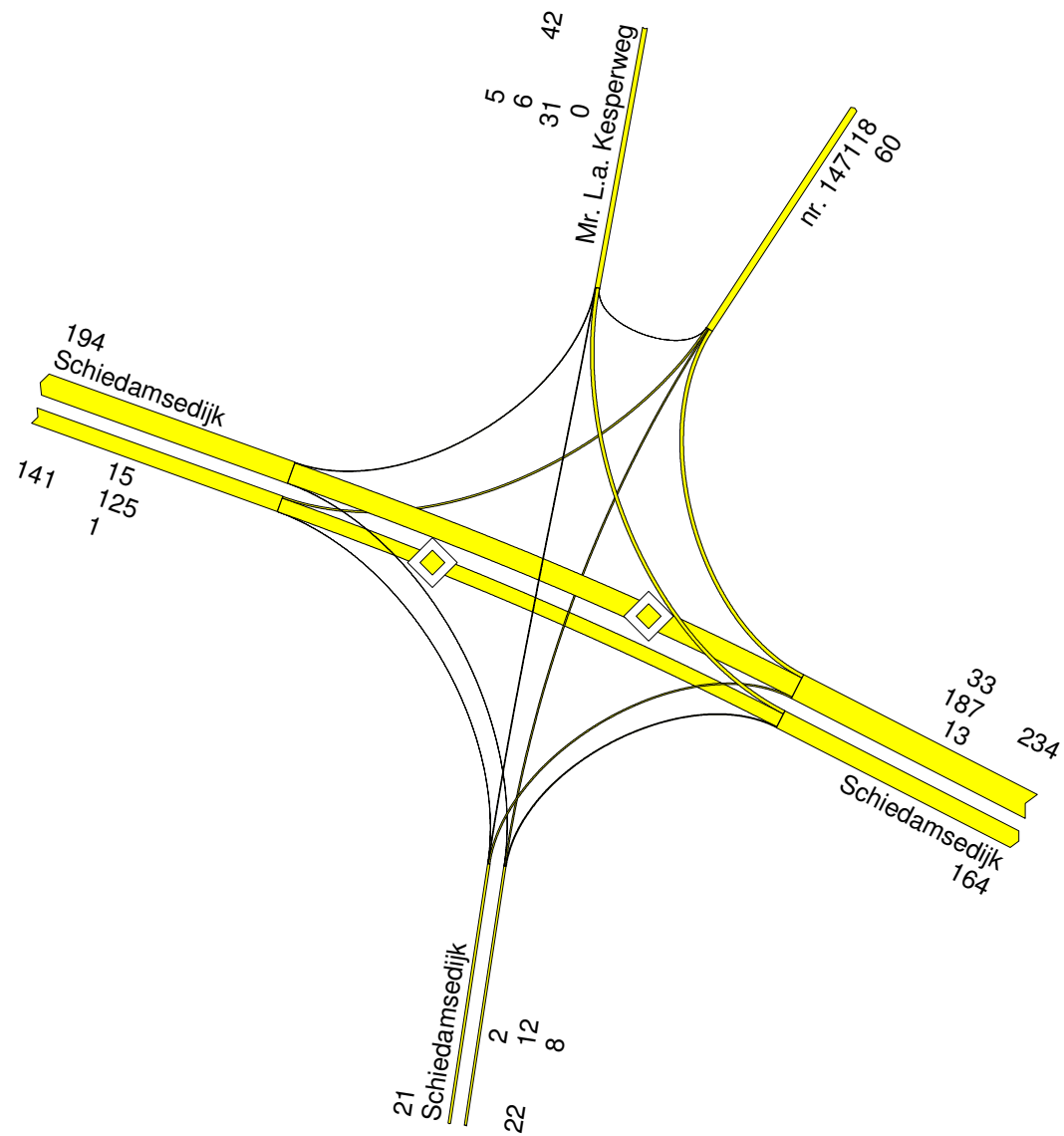
Verkeersmodel Vlaardingen		
Gemeente Vlaardingen	Personenauto's Kruispunt Schiedamsedijk-Kesperweg	
DHV BV	Schaal 1 : n.a.	21-Nov-2011
	Prognosejaar 2012 och	



Verkeersmodel Vlaardingen			
Gemeente Vlaardingen	Vrachtauto's		
	Kruispunt		
	Schiedamsedijk-Kesperweg		
	Schaal 1 : n.a.	21-Nov-2011	
DHV BV		Prognosejaar 2012 och	



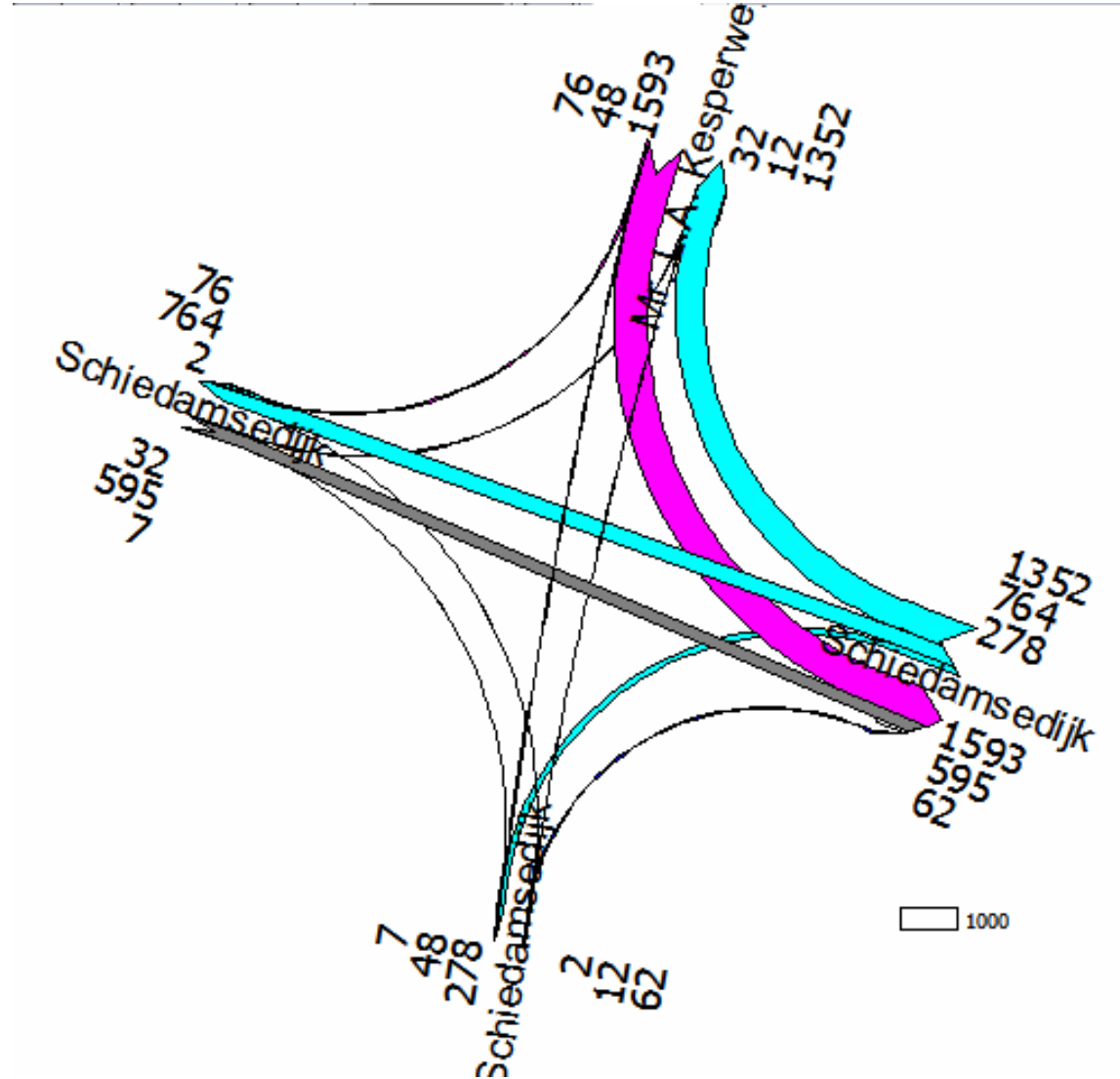
Verkeersmodel Vlaardingen			
Gemeente Vlaardingen	Personenauto's		
	Kruispunt		
	Schiedamsedijk-Kesperweg		
	Schaal 1 : n.a.	21-Nov-2011	
DHV BV		Prognosejaar 2012 avs	



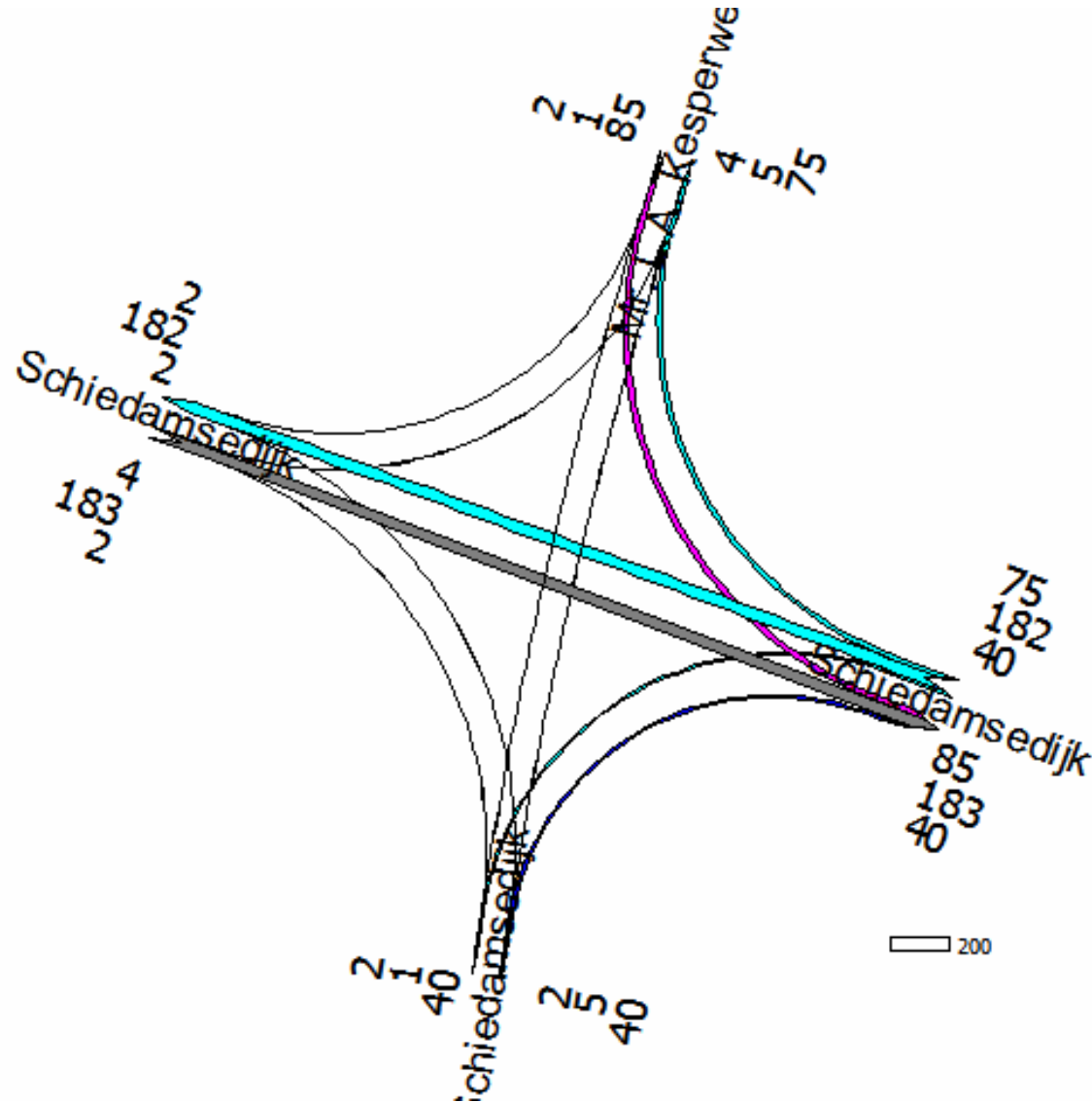
Verkeersmodel Vlaardingen			
Gemeente Vlaardingen	Vrachtauto's		
	Kruispunt		
	Schiedamsedijk-Kesperweg		
DHV BV	Schaal 1 : n.a.		21-Nov-2011
	Prognosejaar 2012 avs		

Bijlage 2: Verkeersgegevens RVMK

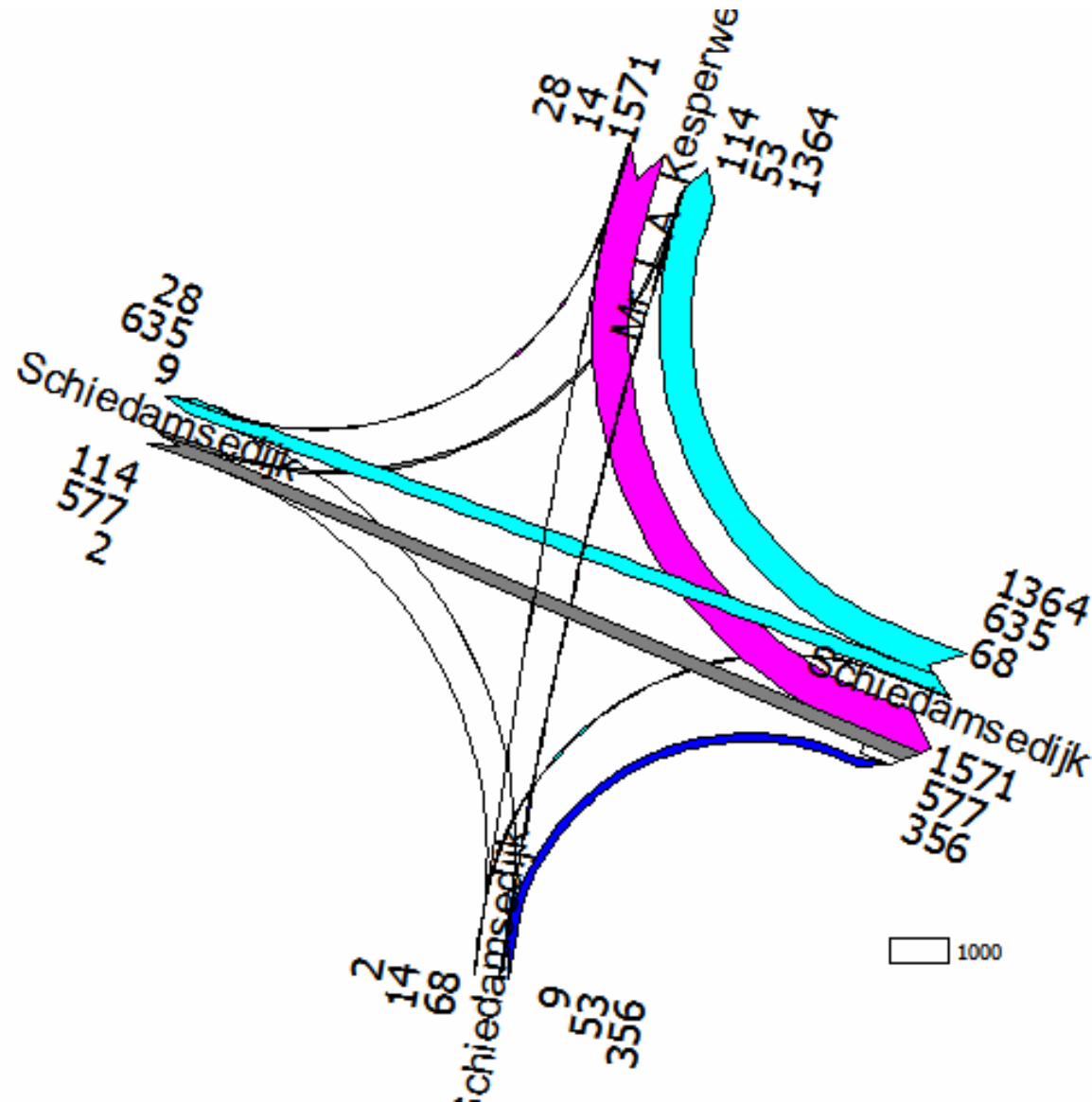
Ochtendspits; auto; 2030



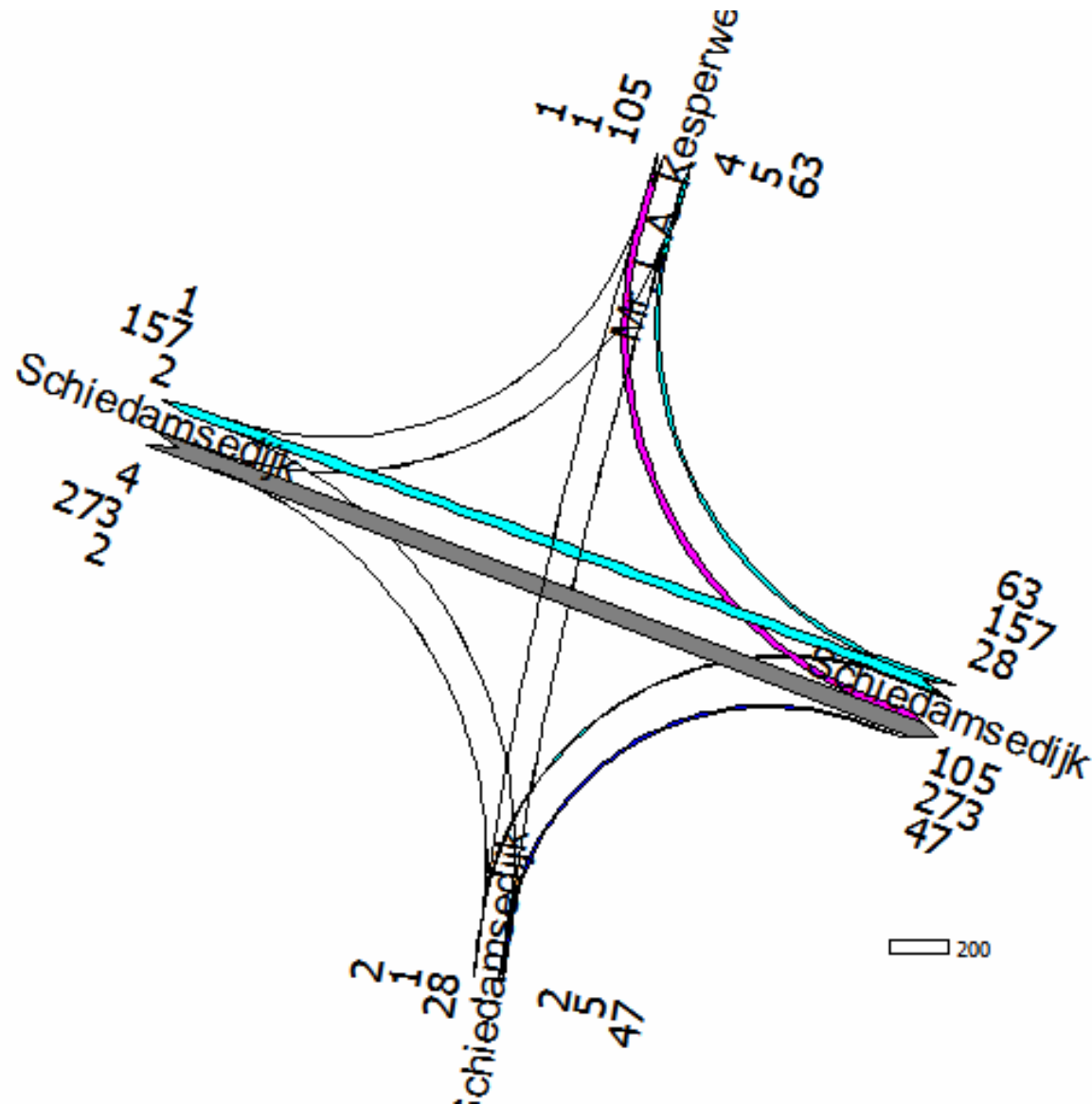
Ochtendspits; vracht; 2030



Avondspits; auto; 2030



Avondspits; vracht; 2030



Bijlage IV

Beoordeling luchtkwaliteit

Notitie

Datum:	4 februari 2014	Project:	Ontwikkeling restaurant KFC
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Vlaardingen
Ons kenmerk:	V074177aa.00003.djs	Betreft:	Beoordeling luchtkwaliteit
Versie:	01_001		

Inleiding

KFC Holdings BV is voornemens om op de locatie van de carpoolplaats aan de Schiedamsedijk te Vlaardingen een horecavoorziening, zijnde een restaurant, te realiseren. Daarbij wordt de carpoolplaats verplaatst richting het perceel direct ten zuiden van de huidige locatie.

Ten behoeve van de planologische procedure dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden waarin de diverse milieuaspecten behandeld worden. In deze notitie wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

Situatie en beoordelingsaanpak

In onderhavige planologische procedure (zie hiervoor LBP|SIGHT rapport R074177aa.00001.dve) dient de verkeersaantrekkende werking van het plan getoetst te worden aan de luchtkwaliteiteisen van de Wet milieubeheer (Titel 5.2, Wm). Voor een beschrijving van het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage I.

De planlocatie wordt aan de noordzijde begrensd door de doorgaande Schiedamsedijk en aan de westzijde de Schiedamsedijk (als aftakking van de hoofdweg) met tankstation en bedrijventerrein. Direct aan de zuidzijde van het perceel liggen de Schiedamsedijk, een groenvoorziening en het 'Cincinnati Building'. Aan de oostzijde bevinden zich parkeerplaatsen behorende bij dit 'Cincinnati Building'. Het perceel is op dit moment in gebruik als carpoolplaats. De carpoolplaats wordt verplaatst naar een locatie direct ten zuiden van het toekomstige restaurant, en zal gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg met dezelfde rijafstanden. Dientengevolge heeft de verplaatsing van de carpoolplaats geen invloed op de beoordeelde situatie, en hoeft in de berekening niet betrokken te worden.

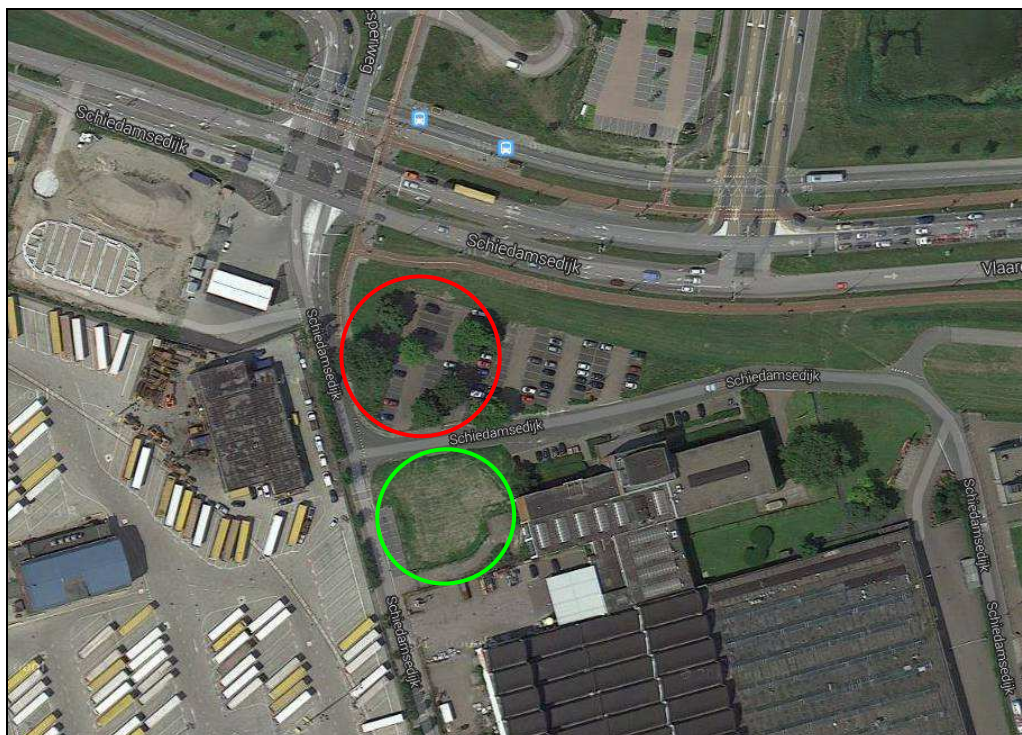
Op figuren 1 en 2 is de situering van de planlocatie in de omgeving weergegeven.

Initiatiefnemer KFC Holdings BV heeft het voornemen om aan de Schiedamsedijk in Vlaardingen ter plaatse van de huidige carpoolplaats een restaurant te realiseren. Het perceeloppervlakte bedraagt 2.127 m². Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een gebouw met een bruto vloeroppervlakte van 620 m² met een 'drive through' en 29 parkeerplaatsen.

Op basis van de omvang van het restaurant en het aantal parkeerplaatsen kan een verkeersaantrekkende werking worden afgeleid. Om invulling te geven aan de luchtkwaliteitseisen van de Wm, wordt de verkeersaantrekkende werking getoetst aan de criteria voor het Niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit (NIBM, zie ook bijlage I).



Figuur 1
Ligging plangebied (rode cirkel) in de omgeving



Figuur 1

Planlocatie van de horecavoorziening, gelegen aan de Schiedamsedijk, globaal middels een rode cirkel weergegeven; de nieuwe carpoolplaats is globaal met een groene cirkel aangeduid

Verkeersaantrekkende werking en berekening bijdrage ervan aan luchtkwaliteit

In het kader van de ruimtelijk onderbouwing is onderzocht wat de verkeersaantrekkende werking van het restaurant zal zijn. Dit onderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng en is als bijlage III in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de maximale weekdaggemiddelde verkeersaantrekkende werking 655 mvt/etm bedraagt. Het aandeel vrachtverkeer hierin is niet bekend, maar wordt verondersteld maximaal 1% te zijn (bevoorrading van het restaurant).

De verkeersaantrekkende werking is in het rekenmodel Geomilieu V2.31 ingevoerd op alle ontsluitingswegen. M.a.w. alle verkeer die de inrichting aandoet, zal normaliter verdeeld over verschillende ontsluitingswegen weggrijden, maar in het rekenmodel is aangenomen dat elke ontsluitingsweg de volledige capaciteit van de inrichting krijgt te verwerken (worst-case uitgangspunt). Aan de verkeersaantrekkende werking is tevens de volledige verkeersaantrekkende werking van het naastgelegen te vestigen Burger King restaurant toegevoegd¹. Dit is gedaan om invulling te geven aan de anticumulatiebepaling van artikel 5 van het Besluit Niet in betekenende mate. Dit artikel bepaalt dat andere dan de onderhavige planontwikkeling, die met behulp van een NIBM berekening onderzocht worden, en van de zelfde infrastructuur gebruik maken, als geheel getoetst moeten worden aan de grenswaarden voor NIBM.

¹ De verkeersaantrekkende werking van het betreffende restaurant bedraagt 2285 mvt/etm weekdaggemiddeld (zie hiervoor de LBP|SIGHT luchtkwaliteitsrapportage met kenmerk V073088af.00002.djs van 20 maart 2012).

In het rekenmodel zijn toetspunten gelegd op de locaties van de dichtstbijzijnde woningen. Voor een overzicht van invoergegevens wordt verwezen naar bijlage II.

In bijlage III is de grafische weergave van de bronbijdrage stikstofdioxide en fijn stof (maatgevende stoffen voor luchtkwaliteit) in het studiegebied weergegeven aan de hand van contouren. In bijlage IV is de bronbijdrage door de inrichting ter hoogte van de toetspunten in tabelvorm weergegeven. Uit deze bijlage blijkt dat de maximale bijdrage op de toetspunten voor stikstofdioxide $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof blijkt te zijn, en dus beduidend lager dan het criterium voor NIBM (zijnde $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Conclusie

Op basis van de verkeersaantrekkende werking van het toekomstige restaurant blijkt het plan niet in betekenende mate bij te dragen aan de luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c bestaan er daarom ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen knelpunten voor deze bestemming.

LBP|SIGHT BV



dr. H.A.E. (Dirk-Jan) Simons

Bijlage I Wettelijk kader

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is het toenmalige Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen en zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht (niet zijnde de arbeidsplaats) opgenomen in de Wet milieubeheer. Naast de wet gelden de volgende uitvoeringsbesluiten en -regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Besluit gevoelige bestemmingen;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Op basis van deze regelgeving kunnen milieuvergunningen verleend worden als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- de grenswaarden worden niet overschreden;
- per saldo verbeterd de luchtkwaliteit of blijft ten minste gelijk;
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Luchtkwaliteitseisen

Er zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden (NO_x), fijn stof (PM₁₀), lood (Pb), koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆). Er zijn richtwaarden opgenomen voor ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo[a]pyreen.

In tabel 1 zijn de uiteindelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof aangegeven. De overige stoffen waarvoor grenswaarden zijn bepaald, vormen in Nederland in principe geen probleem en zijn daarom niet onderzocht.

De stoffen waarvoor richtwaarden zijn bepaald, zijn in dit onderzoek niet opgenomen. Uit metingen van het RIVM blijkt dat nergens in Nederland de streefwaarden voor arseen, cadmium, nikkel en benzo[a]pyreen worden overschreden.

Tabel 1

Relevante luchtkwaliteitseisen

Stof	Type norm	Grenswaarde (µg/m ³)
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40 (2015)
Stikstofdioxide (NO ₂)	Uurgemiddelde concentratie	200 Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40 (2011)
Fijn stof (PM ₁₀)	24-uurgemiddelde concentratie	50 Mag max. 35 keer per jaar overschreden worden

NIBM

Het Besluit NIBM en de Regeling NIBM geven aan wanneer een initiatief in betekenende mate bijdraagt. Projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂), worden geacht niet in betekenende mate bij te dragen. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

In de Regeling NIBM is de vertaling gemaakt van 3% bijdrage naar omvang van ruimtelijk-economische projecten. Criteria voor het ontwikkelen van bedrijven(terreinen) zijn in de regeling niet opgenomen. Daarom is binnen het kader van het Besluit NIBM berekend of het plan al dan niet 3% of meer van de grenswaarden bijdraagt.

Toepasbaarheidbeginsel

Op de volgende locaties vindt geen beoordeling plaats van de luchtkwaliteit.

- Op locaties die zich bevinden in gebieden die niet publiekelijk toegankelijk zijn en waar geen vaste bewoning is.
- Op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden (hier gelden de Arbo-regels). Hieronder valt ook de (eigen) bedrijfswoning. Wanneer een terrein wel publiekelijk toegankelijk is, dan dient de luchtkwaliteit wel te worden beoordeeld.
- Op de rijbaan van wegen, inclusief de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

De maatgevende locaties zijn als toetspunten in het model opgenomen en betreffen de dichtstbijzijnde woningen van derden.

Bijlage II Invoergegevens Geomilieumodel

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	731	0	-1	1	Toetspunt	Woning - Schiedamseweg	Punt	84328,95	436153,31
	732	0	-2	1	Toetspunt	Woning - Schiedamsedijk	Punt	85056,98	436398,05
	733	0	-3	1	Toetspunt	Woning - Van Oldenbarneveldstraat/Kesperweg	Punt	84303,47	436365,00
	734	0	-4	1	Rekenpunt	Toegangsweg tot KFC en Burger King	Punt	84719,89	436089,36

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	Type	Wegtype	V	Breedte	Vent.F	Hscher	Can.	H(L)	Can.	H(R)	Can.	br	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboon
	Vlaardingerdijk	Verdeling	Normaal	50	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00	0,00		--	--	1,50	1,00	1,10	0,10	285,0	0,00	0,00	1.00
	Kesperweg	Verdeling	Normaal	50	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00	0,00		--	--	1,50	1,00	1,10	0,10	285,0	0,00	0,00	1.00
2	Opris A4-1	Verdeling	Normaal	100	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00	0,00		--	--	1,50	1,00	1,10	0,10	285,0	0,00	0,00	1.00

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)
	--	--	--	1,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	242,45	242,45	242,45	242,45	242,45
	--	--	--	1,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	242,45	242,45	242,45	242,45	242,45
2	--	--	--	1,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	242,45	242,45	242,45	242,45	242,45

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC

Groep: Vlaardingen RfC - Vlaardingen RfC
(hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

[illegible]

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

[illegible]

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

[illegible]

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

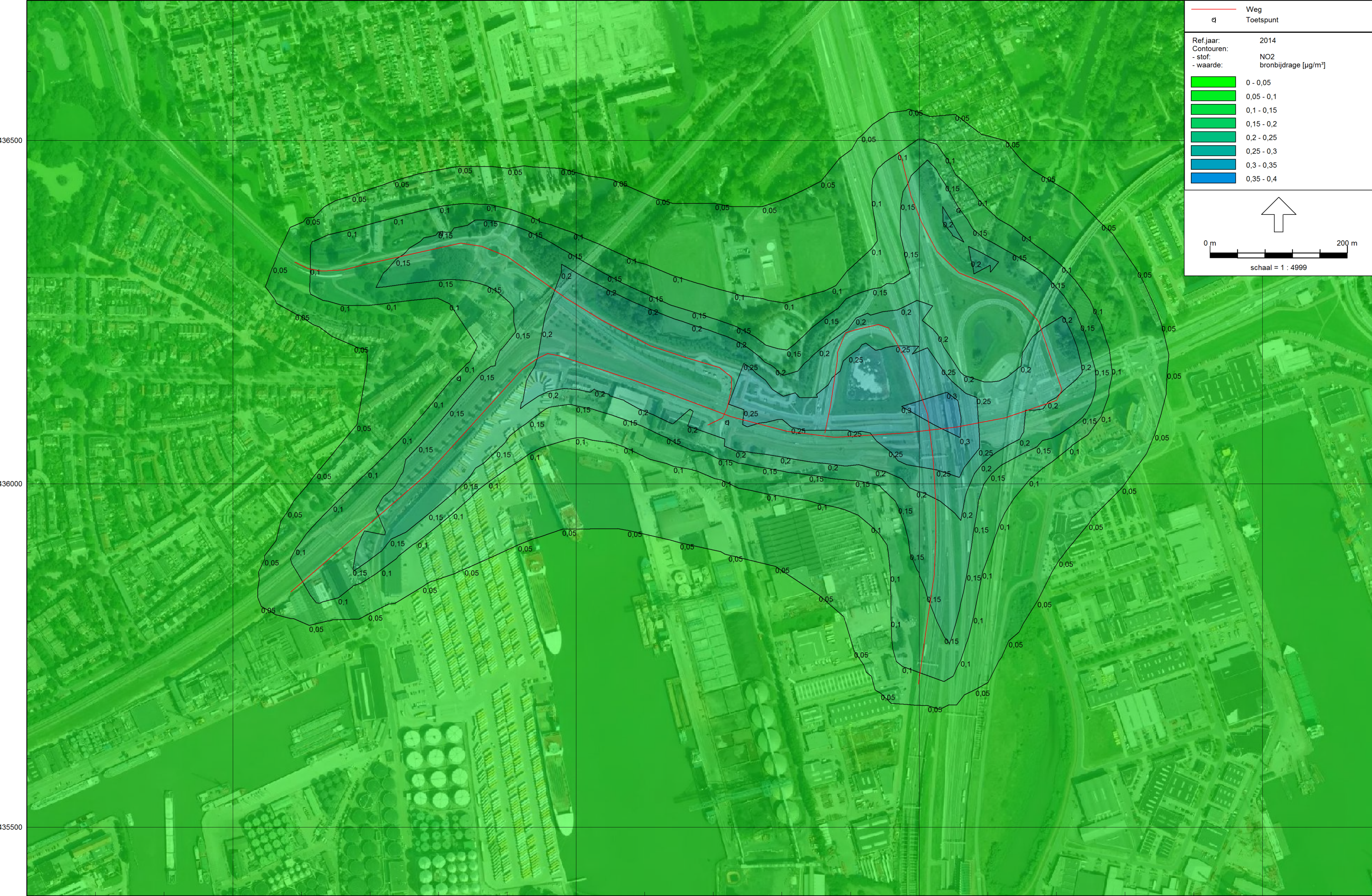
[illegible]

KFC Vlaardingen

Model: KFC incl. Burger King
Vlaardingen KFC - Vlaardingen KFC
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0

Bijlage III Contourkaart bronbijdrage NO₂ en PM₁₀





Weg

q

Toetspunt

Ref.jaar:

2014

Contouren:

PM10

- stof:

bronbijdrage [µg/m³]

- waarde:

0 - 0,02

0,02 - 0,04

0,04 - 0,06

0,06 - 0,08

0,08 - 0,1

0 m

200 m

schaal = 1 : 4999

Bijlage IV Toetstabellen bronbijdrage NO₂ en PM₁₀

Rapport: Resultatentabel
Model: KFC incl. Burger King
Resultaten voor model: KFC incl. Burger King
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2014

Naam	Omschrijving	X-coördinaat	Y-coördinaat	Conc. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	AG [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	BRON [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	# > limiet
Toetspunt	Woning - Schiedamsedijk	85056,98	436398,05	31,5	31,4	0,1	0
Toetspunt	Woning - Schiedamseweg	84328,95	436153,31	32,4	32,3	0,1	0
Toetspunt	Woning - Van Oldenbarneve	84303,47	436365,00	32,5	32,3	0,2	0
Rekenpunt	Toegangsweg tot KFC en Bu	84719,89	436089,36	33,1	32,3	0,8	0

Rapport: Resultatentabel
Model: KFC incl. Burger King
Resultaten voor model: KFC incl. Burger King
Stof: PM10 - Fijn stof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2014

Naam	Omschrijving	X-coördinaat	Y-coördinaat	Conc. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	AG [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	BRON [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	# > limiet
Toetspunt	Woning - Schiedamsedijk	85056,98	436398,05	25,0	25,0	0,0	16
Toetspunt	Woning - Schiedamseweg	84328,95	436153,31	24,8	24,8	0,0	15
Toetspunt	Woning - Van Oldenbarneve	84303,47	436365,00	24,8	24,8	0,1	15
Rekenpunt	Toegangsweg tot KFC en Bu	84719,89	436089,36	24,9	24,8	0,1	15

Bijlage V

Quick scan flora en fauna

quick scan flora en fauna

Schiedamsedijk te Vlaardingen

LBP|SIGHT



ECOquickscan
ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap

3 februari 2014

projectnummer: 13076

quick scan flora en fauna

Schiedamsedijk te Vlaardingen

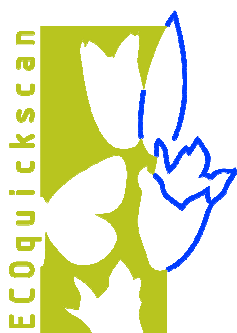
In opdracht van:

LBP|SIGHT

contactpersoon:

de heer D. Verburg MSc

3 februari 2014



ECOquickscan

ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap

Haico van der Burgt

Fruittelerserf 43

6846 AC Arnhem

T 026-8446525

M 06-12971680

E haico@ecoquickscan.nl

I www.ecoquickscan.nl

wijze van citeren: Burgt, H.H.J. van der, Quick scan flora en fauna Schiedamsedijk te Vlaardingen. *ECOquickscan*, ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap, Arnhem, 2014.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	GEBIEDSBESCHRIJVING EN BEOOGDE INGREPEN	1
2	WETTELIJK KADER	3
2.1	GEBIEDSBESCHERMING	3
2.2	SOORTBESCHERMING	3
3	TOETSING	5
3.1	ONDERZOEKSMETHODIEK	5
3.2	BESCHERMDE GEBIEDEN	5
3.3	VOORKOMEN VAN BESCHERMDE SOORTEN	6
4	CONCLUSIE	9
4.1	GEBIEDSBESCHERMING	9
4.2	SOORTENBESCHERMING	9
4.3	CONSEQUENTIES	9

BIJLAGE

1	LITERATUURLIJST
---	-----------------

1 INLEIDING

1

1.1 AANLEIDING

In Vlaardingen (gemeente Vlaardingen, provincie Zuid-Holland) is aan de Schiedamsedijk de bouw van een KFC restaurant beoogd. Gelijktijdig met de bouw van het restaurant zal de huidige carpoolplaats worden verplaatst naar het grasveld ten zuiden van de huidige carpoolplaats. Aan ecologisch adviesbureau *ECOquickscan* is gevraagd te beoordelen of deze activiteit effect heeft op de flora en fauna op en rond de locatie. De voorliggende rapportage beschrijft de effecten op de aanwezige flora en fauna en geeft inzicht in de doorwerking van de natuurwetgeving op deze locatie.



globale ligging en indrukken van het plangebied (luchtfoto: Google Earth)

Voor de ruimtelijke ingreep mag plaatsvinden moet er eerst een onderzoek plaatsvinden in het kader van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Er zal bij deze activiteit rekening gehouden moeten worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voorliggend onderzoek is een quick scan waarin op basis van een gebiedsanalyse (ruimtelijk ecologisch), beschikbare soortgegevens en een eenmalige veldverkenning uitspraken worden gedaan over de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten en dieren in het plangebied. Het plangebied zal beoordeeld worden op geschiktheid voor beschermde planten en diersoorten en de verwachte effecten op deze soorten. Dit resulteert in conclusies en aanbevelingen. Deze quick scan is uitgevoerd op basis van de momenteel geldende uitwerking en interpretatie van beleid en wetgeving.

1.2 GEBIEDSBESCHRIJVING EN BEOOGDE INGEPEN

Het plangebied aan de Schiedamsedijk te Vlaardingen ligt op een bedrijventerrein tegen de snelweg A4. Het bedrijventerrein maakt deel uit van het havengebied aan de noordzijde van de Nieuwe Maas. De locatie zelf betreft een carpoolplaats die omsloten is door wegen en het grasveld aan de zuidzijde van de huidige carpoolplaats. Aan de west- en

2 WETTELIJK KADER

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

2.1 GEBIEDSBESCHERMING

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de reeds bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen.

Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitatten en de habitatten van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelelen. Anders dan bij gebieds- en soortenbescherming is de status als EHS niet verankerd in de natuurwetgeving, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

2.2 SOORTBESCHERMING

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is de Flora- en faunawet bepalend. De Flora- en faunawet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Deze wet heeft de beschermingsregels, zoals die ook in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast.

Deze bescherming is als volgt in de Flora- en faunawet opgenomen:

- het is verboden beschermde plantensoorten te plukken, verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8);
- het is verboden beschermde diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen (artikel 9), opzettelijk te verontrusten (artikel 10) en hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren (artikel 11).

De procedurele consequenties zijn afhankelijk van de soorten die door de ingreep worden beïnvloed. Kortweg kunnen er drie beschermingsregimes worden onderscheiden:

- beschermingscategorie 1:
Een groot aantal beschermde soorten is in Nederland algemeen voorkomend. Op basis van het 'Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten' uit de Flora- en faunawet mogen ruimtelijke ingrepen worden uitgevoerd die tot effect hebben dat de verblijfsplaatsen van deze soorten worden aangetast;
- beschermingscategorie 2:
Voor beschermde soorten die minder algemeen zijn en extra aandacht verdienen, kan een vrijstelling (behalve voor het opzettelijk verontrusten) verkregen worden als de initiatiefnemer een goedgekeurde gedragscode heeft. Indien dit niet het geval is dient voor deze categorie een ontheffing aangevraagd te worden.
In zo'n gedragscode worden gedragslijnen aangegeven die men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Ontheffing is, als wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode, voor deze soorten alleen nog nodig als werkzaamheden afwijkend van de gedragscode worden uitgevoerd;
- beschermingscategorie 3:
De soorten uit deze categorie zijn in de Flora- en faunawet ingedeeld in twee groepen; de zogenaamde 'Bijlage 1-soorten' (uit het 'Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten') en 'Bijlage IV-soorten Habitatrichtlijn'. Het belangrijkste verschil is dat voor de 'Bijlage 1-soorten' een ontheffing te verkrijgen is in het kader van een ruimtelijke ingreep.
Voor 'Bijlage IV-soorten Habitatrichtlijn' geldt géén vrijstelling als het gaat om ruimtelijke ingrepen. Ontheffingen voor deze groep soorten worden slechts verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat, de ingrepen vanwege dwingende redenen van groot openbaar belang dienen plaats te vinden en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Deze uitgebreide toets geldt ook voor alle vogelsoorten.

Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet. Voor aantastingen van verblijfplaatsen en belangrijke (onderdelen) van leefgebieden van meer strikt beschermde soorten, is ontheffing ex. Artikel 75 van de Flora- en faunawet nodig van het ministerie van Economische Zaken.

Verder geldt altijd artikel 2 van de Flora- en faunawet, een zorgplichtbepaling. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving.

3 TOETSING

3.1 ONDERZOEKSMETHODIEK

Op basis van een gebiedsanalyse (ruimtelijk ecologisch), beschikbare soortgegevens en een veldverkenning, zullen uitspraken worden gedaan over de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten en dieren in het plangebied. Vervolgens zullen voor alle (mogelijke) aanwezige beschermde soorten de effecten en eventuele gevolgen voor de beoogde ingreep beschreven worden.

Bij het opstellen van de quick scan flora en fauna is gebruik gemaakt van bestaande atlasgegevens uit de Atlas van Nederlandse Zoogdieren (Broekhuizen, 1992), de Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpens, 1997) en de verspreidingsgegevens van RAVON (www.ravon.nl). Deze bronnen vermelden soortgegevens op basis van uurhokken (5 bij 5 kilometer), dit betekent dat het zeer globale gegevens betreft.

Deze soms verouderde gegevens zijn aangevuld met recentere gegevens van websites zoals waarneming.nl, telmee.nl en zoogdieratlas.nl. Aangezien deze gegevens veelal gecontroleerd worden door experts zijn de gegevens betrouwbaar.

Op 17 december 2013 heeft er een veldverkenning plaatsgevonden. Doel van deze veldverkenning was om een indruk te krijgen van de biotopen ter plaatse en de geschiktheid van het plangebied en haar omgeving voor de verschillende soortengroepen te beoordelen. Het veldbezoek heeft nadrukkelijk niet de status van een volledige veldinventarisatie; zowel het tijdstip (buiten het groeiseizoen van planten en deels buiten het actieve seizoen van diverse diergroepen) als het eenmalige karakter zijn hiervoor niet toereikend.

3.2 BESCHERMDE GEBIEDEN

Natuurbeschermingswet 1998

Het plangebied te Vlaardingen ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied ligt op ongeveer 4,7 km afstand en betreft het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' (Habitatrichtlijngebied). De beoogde plannen hebben betrekking op een relatief kleine oppervlakte dat in de huidige situatie grotendeels is verhard en intensief wordt beheerd en gebruikt. Hierdoor is een relatie met de aangewezen soorten en habitats van de beschermde gebieden afwezig. Negatieve effecten op het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' zijn dan ook uit te sluiten.

Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied ligt bovendien niet in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), maar wel ongeveer op ongeveer 700 meter van de EHS. Door het intensieve beheer en gebruik van het plangebied en het bebouwde karakter van de omgeving, ontbreekt een relatie met de EHS. Negatieve effecten op de EHS worden niet verwacht.

3.3 VOORKOMEN VAN BESCHERMDE SOORTEN

In het kader van de Flora- en faunawet moet worden getoetst of er ter plaatse van de activiteit sprake is of kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde activiteit kan biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

vaatplanten

De huidige carpoolplaats is grotendeels verhard. Rondom de parkeerplaatsen en op de locatie van de toekomstige carpoolplaats is een ruige kruidenrijke grasvegetatie aanwezig. In deze vegetatie zijn algemene soorten zoals akkerdistel (*Cirsium arvense*), boerenwormkruid (*Tanacetum vulgare*) en gewoon duizendblad (*Achillea millefolium*) waargenomen. Deze soorten zijn kenmerkend voor een droge matig voedselarme tot voedselrijke vegetatie. Van een stabiel ecosysteem is als zodanig geen sprake en bijzondere groeiplaatsen zijn niet aanwezig. Beschermde vaatplanten worden binnen het plangebied niet verwacht. Aangeplante of gezaaide exemplaren van beschermde soorten (in bijvoorbeeld tuinen) zijn niet beschermd in de Flora- en faunawet, omdat het geen natuurlijke groeiplaatsen betreft.

grondgebonden zoogdieren

In het plangebied, gelegen tussen wegen en op een bedrijventerrein, zijn onverharde delen aanwezig. Daarom zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten als egel (*Erinaceus europaeus*), (spits)muizen en mol (*Talpa europea*) niet uit te sluiten. Voor deze soorten, die onder het eerste lichte beschermingsregime vallen, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen. Meer strikt beschermde soorten worden op basis van beschikbare verspreidingsgegevens en de aanwezige biotopen niet verwacht.

vleermuizen

Volgens de verspreidingsgegevens uit de Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpen, 1997) en zoogdieratlas.nl komen in de omgeving van het plangebied gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), ruige dwergvleermuis (*Pipistrellus nathusii*), gewone grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*), laatvlieger (*Eptesicus serotinus*), meervleermuis (*Myotis dasycneme*), rosse vleermuis (*Nyctalus noctula*) en watervleermuis (*Myotis daubentonii*) voor. Op basis van hun verblijfplaats zijn vleermuizen te verdelen in twee groepen namelijk: gebouwbewoners en boombewoners (er zijn ook soorten die van beide elementen gebruik maken).

Aangezien gebouwen binnen het plangebied ontbreken zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende soorten uit te sluiten. Verschillende bomen binnen het plangebied vertonen echter wel holtes en scheuren. De holtes in de paardenkastanjes (boom 3, 6 en 7; inmeting bomen bestaande situatie) zijn weinig geschikt voor vleermuizen vanwege de beperkte hoogte (ca. 2 m boven maaiveld) en niet naar boven uitgerot (ideale holtes voor vleermuizen zijn wel naar boven uitgerot). De holte/spleet in de plataan (boom 2; inmeting bomen bestaande situatie) is mogelijk meer geschikt voor vleermuizen. Ten aanzien van de locatie van de bomen geldt dat de omgeving, vanwege de ligging op een bedrijventerrein met weinig groen, tegen een brede weg en aanwezigheid van veel verlichting (langs wegen en op de bedrijfsterreinen) in de nacht, slechts zeer beperkt geschikt is voor vleermuizen. Gezien het voorstaande (voornamelijk ongeschikte omgeving) is de aanwezigheid van vast rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in deze

bomen niet waarschijnlijk. De beoogde kap van de bomen heeft dan ook geen negatief effect op vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen. Aangezien de bomen geen onderdeel uitmaken van een doorlopend lijnelement zijn er ook geen negatieve effecten te verwachten op vaste aanvliegroutes van vleermuizen.

plataan behouden

Uiteraard is het vanuit ecologisch oogpunt gunstig om, indien mogelijk, bomen te behouden. Eén van de mogelijkheden om bomen te behouden bij een ruimtelijke ingreep is het kandelaberan van bomen. Niet alle bomen zijn daarvoor geschikt, maar platanen verdragen deze snoeimethode uitstekend. Aangezien de plataan (boom 2; inmeting bomen bestaande situatie) binnen het plangebied, ook in de toekomstige situatie, in een groenstrook komt te staan is deze methode om de boom te behouden een goede optie. Daarnaast kunnen van een gekandelaberde boom eventueel enkele wortels worden ingekort of verwijderd ten behoeve van de bouw en aanleg van verharding (de verhouding tussen de wortels en kroon is immers niet meer in evenwicht; veel wortels ten opzicht van de kleine kroon).

vogels

Tijdens het veldbezoek zijn vogels waargenomen zoals koolmees (*Parus major*), ekster (*Pica pica*) en kraai (*Corvus corone*). Alle vogelsoorten zijn beschermd tijdens het broedseizoen. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval aanwezig is (actieve broedplaatsen).

jaarrond beschermde vogels

Daarnaast zijn van een aantal vogelsoorten de nesten en nestlocaties (verblijfplaatsen) het gehele jaar door beschermd. Deze jaarrond beschermde vogelsoorten zijn onderverdeeld in vier categorieën:

1. Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld: steenuil);
2. Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: roek, gierzwaluw en huismus);
3. Nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: grote gele kwikstaart, ooievaar, kerkuil, oehoe en slechtvalk);
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (voorbeeld: boomvalk, buizerd, havik, sperwer, wespandief, zwarte wouw en ransuil).

Tijdens de veldverkenning zijn geen nesten van jaarrond beschermde soorten aangetroffen in de bomen binnen het plangebied. Op basis van de veldverkenning (blad was reeds van de bomen; goed zicht op eventuele aanwezige nesten) worden deze ook niet verwacht. In twee van de bomen (boom 6 en 7; inmeting bomen bestaande situatie) zijn wel oude nesten van de ekster waargenomen. Gezien het voorstaande zijn negatieve effecten op vaste rust- en verblijfplaatsen (nesten) van jaarrond beschermde soorten uit te sluiten.

niet jaarrond beschermde vogels

Naast de voorstaande vier categorieën is er nog een vijfde categorie (beschermde) vogels. Deze vogels beschikken over voldoende flexibiliteit om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Deze vogels (en hun broedplaatsen) zijn in principe buiten het broedseizoen niet beschermd. Alleen als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen zijn deze soorten wel jaarrond beschermd.

Binnen het plangebied is de aanwezigheid van broedplaatsen van vogels uit de vijfde categorie niet uit te sluiten. Aangezien in de omgeving voldoende alternatieve broedplaatsen aanwezig zijn voor deze categorie vogels zijn er geen omstandigheden aanwezig om deze vogels jaarrond te beschermen. Negatieve effecten op vogels uit de vijfde categorie worden dan ook niet verwacht indien rekening gehouden wordt met het broedseizoen (actieve broedplaatsen).

amfibieën

Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen watervoerende elementen aanwezig en het plangebied is voor een groot deel verhard (huidige carpoolplaats). Hierdoor is het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van meer strikt beschermde amfibieënsoorten uit te sluiten. Algemene soorten, zoals bruine kikker (*Rana temporaria*) en gewone pad (*Bufo bufo*), die na de metamorfose op het land naar voedsel gaan zoeken, zijn, gezien de binnen het plangebied gelegen biotopen, niet uit te sluiten. Deze soorten kunnen grote afstanden afleggen. Het is mogelijk dat algemene soorten in de winterperiode binnen het plangebied aanwezig zijn, omdat de dieren op het land overwinteren. Voor deze soorten, die onder het eerste lichte beschermingsregime vallen, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen.

reptielen

De meeste reptielensoorten houden zich met name op in geleidelijke overgangssituaties tussen natuurlijke biotopen in bos-, heide- en veengebieden (bijv. heide en/of heischrale graslanden in combinatie met bossen en/of kleine landschapselementen). Op basis van de ligging het plangebied en aanwezige biotopen is het voorkomen van reptielen niet waarschijnlijk.

vissen

Binnen het plangebied zijn geen permanent watervoerende elementen aanwezig, waardoor de aanwezigheid van vissen kan worden uitgesloten.

insecten (vlinders, libellen, sprinkhanen) en overige soortengroepen

Slechts een beperkt aantal van de zeer soortenrijke groep van de insecten is beschermd. De habitateisen van beschermde soorten binnen deze groep zijn vaak zeer locatiespecifiek en gebonden aan zeer bijzondere biotopen. Dergelijke biotopen komen niet in het plangebied voor. Overige strikt beschermde soorten als mollusken en weekdieren zijn ook niet te verwachten gezien de biotopen.

4 CONCLUSIE

Het plangebied te Vlaardingen betreft een carpoolplaats en grasveld aan de Schiedamsedijk. Op deze locatie is de bouw van een KFC restaurant beoogd. Het grasveld zal opnieuw worden ingericht als carpoolplaats.

4.1 GEBIEDSBESCHERMING

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben de beschermde gebieden. Het plangebied te Vlaardingen ligt niet in of nabij de EHS of een gebied dat is aangewezen als speciale beschermingszone als bedoeld in de NB-wet. Gebiedsbescherming is op deze locatie niet aan de orde.

4.2 SOORTENBESCHERMING

In het kader van de Flora- en faunawet moet worden getoetst of ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen sprake is of kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals bruine kikker, gewone pad, egel, (spits)muizen en mol zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Op basis van de verspreidingsgegevens, de aanwezige habitattypen en biotoopeisen van de mogelijk in de omgeving voorkomende soorten worden er geen meer strikt beschermde planten- en/of diersoorten verwacht. Nader onderzoek naar eventueel binnen het plangebied voorkomende meer strikt beschermde soorten is dan ook niet nodig. Zoals al eerder vermeld kunnen nesten van vogels worden verstoord als in het broedseizoen wordt gestart met werkzaamheden.

4.3 CONSEQUENTIES

Een tweetal algemene voorwaarden is vanuit de Flora- en faunawet altijd van toepassing:

- in het broedseizoen van vogels mogen de vegetatie, bosjes en opstallen in het plangebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode zouden kunnen leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zouden kunnen verstoren.

- op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
 - voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
 - het beperken van verlichting tijdens de avonduren in voorjaar, zomer en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
 - het rooien starten buiten het voortplantingsseizoen.

BIJLAGE 1: LITERATUURLIJST

Broekhuizen, S., e.a., Atlas van de Nederlandse zoogdieren, uitgeverij KNNV, Utrecht, 1992.

Limpens, H.J.G.A., e.a., Atlas van de Nederlandse vleermuizen, uitgeverij KNNV, Utrecht, 1997.

Websites:

www.ravon.nl

www.zuid-holland.nl

www.rijksoverheid.nl

www.telmee.nl

www.zoogdieratlas.nl

www.waarneming.nl

Bijlage VI

Archeologisch inventarisatierapport

Archeologisch inventarisatierapport 1

**Bestemmingsplan 227 (in voorbereiding):
Rivierzone-oost**

C. Van Loon
September 2011

Inhoudsopgave

1 Administratieve gegevens	1
2 Inleiding	2
3 Begrenzing plan- en onderzoeksgebied	3
4 Huidige situatie	4
5 Historische situatie en mogelijke verstoringen	6
6 Toekomstig gebruik en consequenties voor het bodemarchief	9
7 Aardwetenschappelijke gegevens	10
8 Bekende archeologische waarden	12
9 Gespecificeerde archeologische verwachting	16
10 Geraadpleegde bronnen en literatuur	19
Bijlagen	20
Colofon	35

1 Administratieve gegevens

Plangebied	: Bestemmingsplangebied 227 Rivierzone-oost
Oppervlakte plangebied	: circa 110 ha
Provincie	: Zuid-Holland
Gemeente	: Vlaardingen
Plaats	: Vlaardingen
Kaartblad	: 37G
RD-coördinaten	: x = 83.744, y = 435.651 (NW) x = 83.934, y = 434.975 (ZW) x = 85.034, y = 435.027 (ZO) x = 84.957, y = 436.048 (NO) x = 84.415, y = 436.187 (N)
Datum onderzoek	: juli-augustus 2011
Soort onderzoek	: Archeologische inventarisatie
Opgesteld door	: Drs. C. Van Loon (Vlaardings Archeologisch Kantoor)
Controle en autorisatie	: Drs. T. de Ridder (Vlaardings Archeologisch Kantoor)
Opdrachtgever	: Gemeente Vlaardingen Sectie Ruimtelijke ordening & Volkshuisvesting
Bevoegde overheid	: Gemeente Vlaardingen Vlaardings Archeologisch Kantoor Postbus 1006 3130 EG Vlaardingen
Beheer documentatie	: Vlaardings Archeologisch Kantoor Postbus 1006 3130 EG Vlaardingen

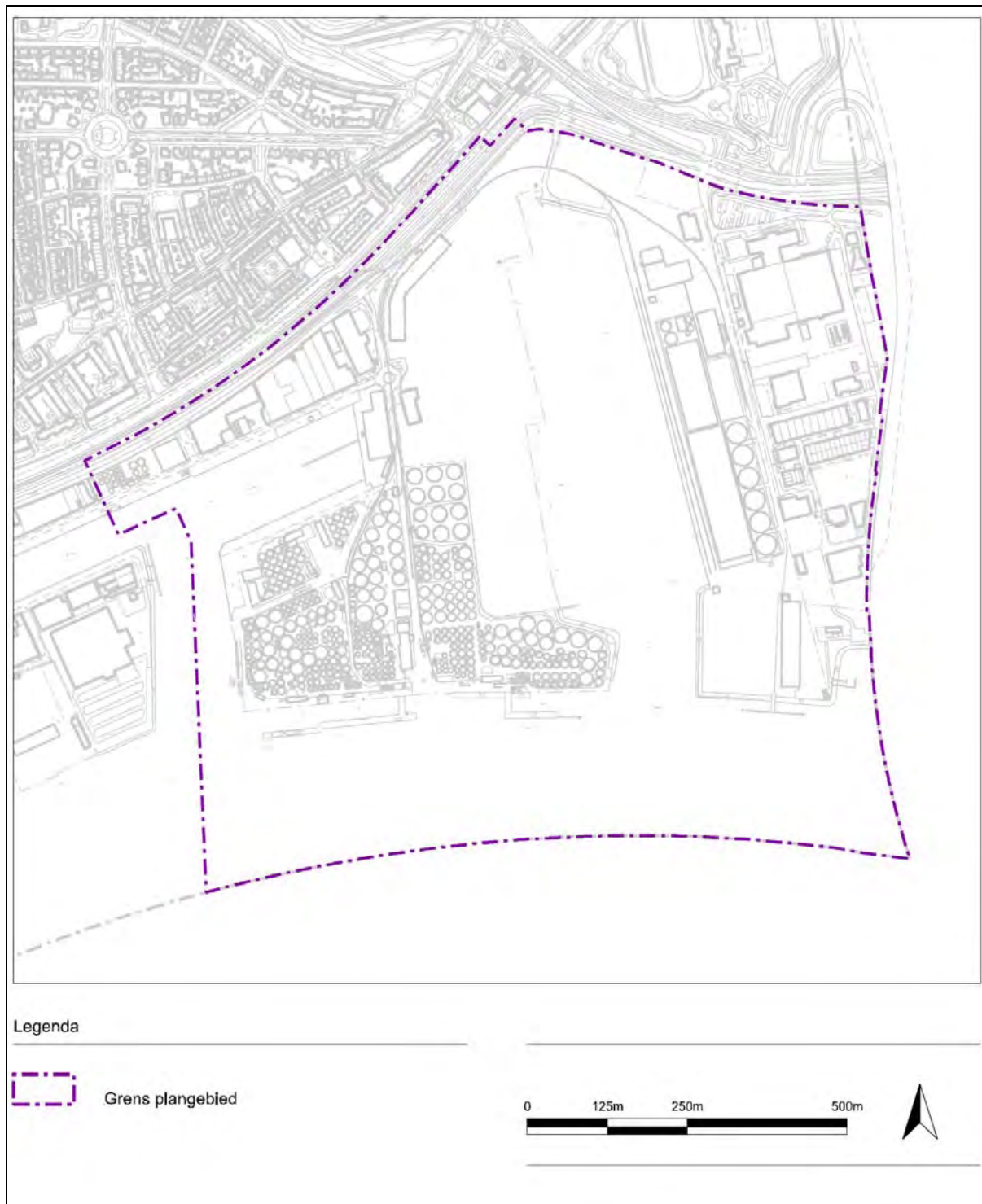
2 Inleiding

Het bestemmingsplan 227: Rivierzone-oost is in voorbereiding. Krachtens artikel 38a van de Monumentenwet 1988 houdt de gemeenteraad *'bij de vaststelling van een bestemmingsplan [] en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten'*.

Dit onderzoek is er op gericht de aanwezige en verwachte archeologische waarden in het bestemmingsplangebied 227 in kaart te brengen. Het archeologische inventarisatierapport dient ter onderbouwing van de archeologische paragraaf die wordt opgenomen in het bestemmingsplan Rivierzone-oost.

3 Begrenzing plan- en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied omvat het bestemmingsplangebied en het gebied direct ten noorden daarvan. In het bestemmingsplangebied ligt de KW-haven NZ, de Vulcaanhaven en Benelux Workpark. Een relatief kleine, noordelijk gelegen zone bevat archeologische waarnemingen uit alle perioden die relevant zijn voor het huidige bestemmingsplangebied (zie bijlage 11).



Figuur 1. Ligging bestemmingsplangebied binnen de Gemeente Vlaardingen.

4 Huidige situatie

De Vulcaanhaven en het gedeelte van de Koningin Wilhelmina-haven dat in het plangebied ligt, zijn bedrijventerreinen waar havengebonden activiteiten plaatsvinden. Het Benelux Workpark is een terrein met gemengde bedrijvigheid. De bouwnijverheid is hier goed vertegenwoordigd. Op basis van hoogtegegevens van putdeksels (informatie Geokijker), liggen de straten in het bestemmingsplangebied tussen:

- Koningin Wilhelminahaven NZ: 2,07 en 2,42 m NAP
- Koningin Wilhelminahaven ZOZ: 2,30 en 2,92 m NAP
- Vulcaanweg (N-Z): 2,83 en 3,28 m NAP
- Vulcaanweg (W-O): 2,90 en 4,36 m NAP
- Schiedamsedijk: 4,25 en 5,53 m NAP
- Straten Benelux Workpark: 3,43 en 4,74 m NAP

Het westelijke gedeelte van het bestemmingsplangebied komt in aanmerking om erkend te worden als beschermd stadsgezicht (bijlage 1). De Stichting Dorp, Stad en Land (DSL) maakte in 2009 in opdracht van de gemeente een inventaris van beeldbepalende panden en objecten met cultuurhistorische waarde in Vlaardingen. Het idee is dat de gemeente deze panden en objecten kan behoeden voor verval en (ongewenste) vernieling. Het erkennen van panden en objecten als beeldbepalend is medio 2011 nog in procedure. De volgende panden uit de catalogus liggen in het bestemmingsplangebied:

Volgnummer 586, Schiedamsedijk, bouwjaar 1954

Het kantoorgebouw Cincinatti heeft zijn oorspronkelijke functie behouden.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. De bouwstijl (Corporate modernism) en ligging hebben een zeer hoge waarde. De uniciteit heeft een redelijk hoge waarde. Het gebouw is in 1959 uitgebreid. Het geheel is slechts zeer minimaal verstoord.
- Verminking(en): -

Volgnummer 587, Schiedamsedijk, bouwjaar voor 1920

Het betreft het trafohuisje op het terrein van Van Hattem.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. De uniciteit heeft een hoge waarde. Het geheel is slechts zeer minimaal verstoord.
- Verminking(en): Nieuwe gevel

Volgnummer 588, Schiedamsedijk, bouwjaar 1952-1953

Oorspronkelijk was dit een machinefabriek. Tegenwoordig wordt het pand gebruikt voor opslag.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. De bouwstijl (Wederopbouw) en ligging hebben een zeer hoge waarde. De uniciteit heeft een redelijk hoge waarde. Het geheel is slechts zeer minimaal verstoord.
- Verminking(en): -

Volgnummer 721, Vulcaanhaven, bouwjaar 1922

Dit transformatorengebouw heeft zijn oorspronkelijke functie behouden.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. De bouwstijl (Art-Deco) heeft een zeer hoge waarde en de ligging een redelijk hoge waarde. Het geheel is slechts zeer minimaal verstoord.
- Verminking(en): -

Volgnummer 342, Koningin Wilhelminahaven NZ, bouwjaar 1899

In dit pand was oorspronkelijk een kantoor en lab gevestigd. Tegenwoordig heeft het een bedrijfsfunctie.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. Dit geldt ook voor de uniciteit. Het pand is verbouwd in 1937. Het geheel is slechts in beperkte mate verstoord.
- Verminking(en): Nieuwe kozijnen, gevel geschilderd

Volgnummer 343, Koningin Wilhelminahaven NZ, bouwjaar 1946

Het pand heeft zijn oorspronkelijke functie van fabriek- en kantoorgebouw behouden.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. De bouwstijl heeft een redelijk hoge waarde. Het geheel is slechts in beperkte mate verstoord.
- Verminking(en): Functionele toevoegingen

Volgnummer 344, Koningin Wilhelminahaven NZ, bouwjaar 1914-1942

Het pand heeft zijn functie als fabriekshal behouden.

- De motivatie van Stichting DSL luidt dat de ontstaansgeschiedenis en het lokaal belang een redelijk hoge waarde hebben. Dit geldt ook voor de uniciteit. Het ensemble is slechts in beperkte mate verstoord. Het pand krijgt een bijzondere waardering.
- Verminking(en): Gevel ingepakt met gevelbeplating

Volgnummer 351, Koningin Wilhelminahaven ZOZ, bouwjaar 1915

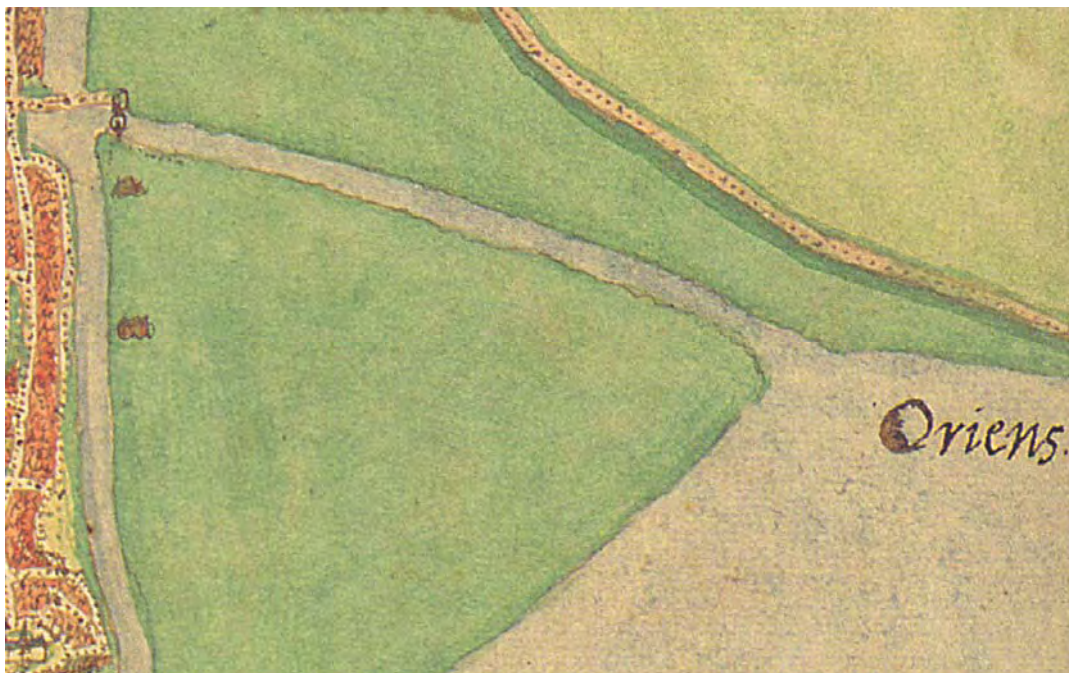
Dit pand is Rijksmonument 527095.

- Het monumentale pakhuis met kantoor, kuiperij, zoutkasten en bergzolder, is in 1915 gebouwd in opdracht van de Vlaardingse rederij en haringhandel A. Verboon. De bouwstijl is utilitair rationalistisch naar ontwerp van architect A.J. Maarleveld Azn.
- Waardering Monumentenregister: '[] rederij-pakhuis van algemeen belang wegens typologische- en cultuurhistorische waarde, alsook [] wegens beeldbepalende en stedenbouwkundige waarde.'

5 Historische situatie en mogelijke verstoringsen

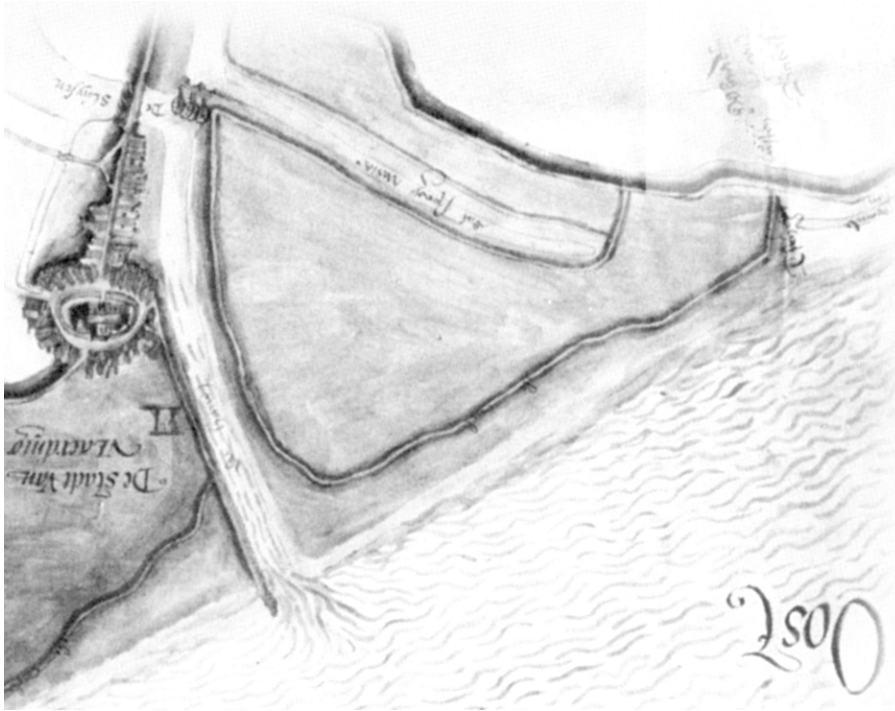
Historisch gezien ligt bestemmingsplangebied 227 ten zuiden van de voormalige buitenweiden en gedeeltelijk in de Babberspolder (bijlage 2). Vanaf de middeleeuwen tot en met de 19^e eeuw was het grootste gedeelte van het plangebied echter een gorzengebied dat sterk beïnvloed werd door de Maas.¹

De buitenweiden behoorden in de middeleeuwen niet tot de gronden die beschermd werden door de (Schiedamse)dijk. Een groot deel zal dan ook door aanslibbing van Maassediment zijn ontstaan. Door de buitenweiden liep een waterloop die de grens vormde tussen de Grote en Kleine Buitenweide. Op een kaart van Van Deventer uit circa 1560 staat deze waterloop in open verbinding met de Maas (figuur 2a). Een kaart van Potter uit circa 1577 laat een ander beeld zien. De waterloop is niet meer rechtstreeks verbonden met de Maas en rond de Grote Buitenweide is een duidelijke kade afgebeeld (figuur 2b). Volgens van Bommel vond deze omkading zeker plaats voor het einde van de 15^e eeuw (van Bommel 1990, p. 53). In de daaropvolgende eeuwen slibde het land ten zuiden van de Buitenweide steeds verder aan. Het gebied duidde men eerst nog aan als *'Buyten Gorzen'*, maar later is er sprake van *"'t Buite Bos"* (Melchior Bolstra 1739, Leendert Jacobse Swemkoop 1745). Ten laatste in 1750 was een gedeelte in gebruik als *'Bosch van den Herre Diederik van Leide'* en voorzien van een omkading (Spinder 1750). Opnieuw groeiden de gorzen verder aan en ook dit land werd voor het midden van de 19^e eeuw van een kade voorzien (Departement van Oorlog, 1834) (bijlage 3).



Figuur 2a. Uitsnede van de netkaart van Jacob van Deventer uit circa 1560 (noorden boven).

¹ Tenzij anders vermeld, zijn de historische kaarten geraadpleegd in Ter Brugge 1998 en op de website Watwaswaar.



Figuur 2b. Uitsnede van de kaart van Jan Jansz Potter uit circa 1577 (noorden boven).

Ten oosten van de Buitenweide ligt de Babberspolder. Deze polder wordt al in 1317 vermeld (van Bommel 1990, p. 42) en wordt in het zuiden begrensd door de Schiedamsedijk. Wanneer deze dijk precies is aangelegd, is onduidelijk. Het stuk vanaf de Oude Dijk² richting Schiedam behoorde mogelijk tot de 12^e-eeuwse rivierdijk (van Bommel 1990, p. 42-45). De kaart van Cruquius uit 1712 toont verschillende perceleringsvormen in de Babberspolder. Voor het bestemmingsplangebied zijn de zuidelijke strekwerken met de boerderijterpjes langs de Schiedamsedijk interessant. De strekweerverkaveling en de terpjes zijn moeilijk te dateren, maar hun oorsprong ligt mogelijk in de 12^e eeuw. Ten zuiden van Schiedamsedijk lag tot het midden van de 20^e eeuw een spuiwater voor de Vijfsluizen. Het grootste gedeelte van het land ten zuiden van de Babberspolder en de Schiedamsedijk bestond tot in de 19^e eeuw uit gorzen (Departement van Oorlog 1834). Slechts enkele kleine stukken land bij de dijk waren minstens vanaf het begin van de 18^e eeuw beschermd tegen het water (Cruquius 1712). Uiteindelijk werd in de 19^e eeuw ook het grootste gedeelte van de gorzen geleidelijk van een omkading voorzien.

Een kaart van het Departement van Oorlog uit 1881 (bijlage 4) toont deze situatie en geeft meteen ook een indruk van de hoogte van het maaiveld en de kaden in die tijd (uitgedrukt in meters ten opzichte van A.P.).

Ter hoogte van de latere KW-haven:

- omkade gebied tussen 0,20 en 0,30 m A.P. (circa 0,04 en 0,14 m NAP),
- de gorzen tussen 0,70 en 0,90 A.P. (circa 0,54 en 0,74 m NAP) ,
- de 18^e-eeuwse kade tussen 2,90 en 3,90 m A.P. (circa 2,74 en 3,74 m NAP).

Ter hoogte van de Vulcaanhaven:

- omkade gebied tussen 0,05 en 0,60 m A.P. (circa - 0,11 en + 0,44 m NAP),
- omkade gorzen tussen 0,40 en 0,75 m A.P. (circa 0,24 en 0,59 m NAP),
- de gorzen tussen - 0,30 en - 0,15 m A.P. (circa - 0,46 en - 0,31 m NAP),
- de kaden tussen 1,00 en 2,00 m A.P. (circa 0,84 en 1,84 m NAP).

² De Oude Dijk lag ongeveer ter plaatse van de Van Hogendorpstraat.

Archeologisch inventarisatierapport 1

Met uitzondering van de kalkovens van J.M. den Boer (1854) was er tot het laatste kwart van de 19^e eeuw weinig bedrijvigheid in het bestemmingsplangebied (Topografische Militaire Kaart 1877). De ontwikkeling van Vlaardingen kwam echter in een stroomversnelling na de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1872. In het begin van de 20^e eeuw breidde de bestaande havencapaciteit uit met de Koningin Wilhelminahaven. Deze haven werd in twee fasen voltooid en deed in eerste instantie dienst als vissershaven. Ten oosten van de KW-haven werd een kleine werf en een stoomgemaal in gebruik genomen (Rivierkaart 1906 – zie bijlage 5, Topografische Militaire Kaart 1911). De Vulcaanhaven is aangelegd rond 1911 en ook dit gebeurde in twee fasen (Topografische Militaire Kaart 1911 en 1929). Bij het graven van de haven werd achter de kademuur een ertspuit (400 x 100 m) aangelegd voor de opslag van erts en kolen. In 1944 vernielden de Duitsers de kade en kranen van de Vulcaanhaven, maar in 1945 begon men al met de wederopbouw (Stadsarchief). In de jaren '60 verrees een aantal gebouwen aan de Vulcaanhaven die vandaag de dag nog een grote cultuur- en architectuurhistorische waarde hebben (zie hoofdstuk 4). Na de Tweede Wereldoorlog werd ook Benelux Workpark in gebruik genomen voor onder andere de overslag van steenkool, erts en olie. Voor er industrie kwam, is het terrein echter opgehoogd met baggerspecie en koolashoudende materialen (Gemeente Vlaardingen 2004b). Een stukje Schiedamsdijk tussen de Vulcaanhaven en de Poldervaart werd halverwege de 20^e eeuw verlegd (bijlage 6). Zo kwam meer plaats vrij voor industriële activiteiten ten zuiden van de dijk.

6 Toekomstig gebruik en consequenties voor het bodemarchief

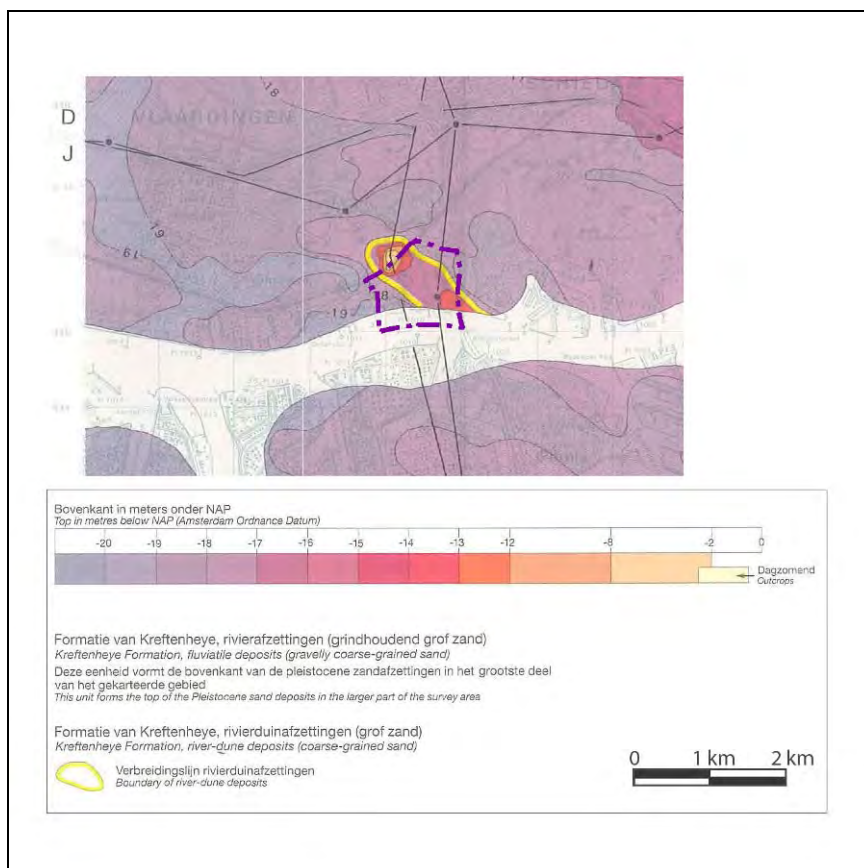
Op 28 januari 2004 stelde de gemeenteraad het Structuurplan Rivierzone vast. Het structuurplan biedt een formeel beleidskader en vormt de basis voor de herstructurering van de rivierzone. Bestemmingsplangebied 227 ligt in de 'A4-zone' van het structuurplan.

In de rivierzone bevinden zich verschillende terreinen die onvoldoende beschermd zijn tegen wateroverlast. Om duurzame (her)ontwikkeling mogelijk te maken, zou in het algemeen een ophoging van het maaiveld naar 3,35 m NAP moeten plaatsvinden. Waar dit uit cultuurhistorisch oogpunt ongewenst is, zoals langs de KW-haven, zullen bouwkundige voorschriften worden toegepast. Nieuwe bestemmingen en nieuwe openbare wegen en terreinen zullen – indien mogelijk – op minimaal 4 m NAP worden aangelegd (Gemeente Vlaardingen 2004a).

Verder is het de bedoeling om bepaalde cultuurhistorische aspecten te handhaven of in ere te herstellen. Voor het bestemmingsplangebied dient er rekening gehouden te worden met een mogelijke (her)ontwikkeling van de bedrijfslocaties rond de KW-haven en de Vulcaanhaven, en een mogelijke ontwikkeling van het Benelux Workpark. Enkele gewenste infrastructuurwerken in de 'A4-zone' uit het structuurplan grenzen aan het noordelijke gedeelte van (en liggen mogelijk gedeeltelijk in) bestemmingsplangebied 227 (Gemeente Vlaardingen 2004a). Afhankelijk van de uiteindelijke aard van de ontwikkelingen kunnen deze van invloed zijn op het bodemarchief.

7 Aardwetenschappelijke gegevens

Op de Geologische Kaart van Nederland, kaartblad 37 Oost (Rotterdam oost), is in het bestemmingsplangebied door middel van een gele lijn aangegeven waar rivierduinafzettingen in de ondergrond zitten. Tegen het einde van de laatste ijstijd (Weichselien, circa 10.000 jaar geleden) was het onderzoeksgebied een riviervlakte waar matig grof tot zeer grof grindhoudend zand werd gesedimenteerd. De top van deze afzetting – vaak als matig fijn zand ontwikkeld – bevindt zich tussen - 13 en - 20 m NAP. Het zandpakket wordt aan de bovenkant vaak afgedekt door een fluviatiele klei- of leemlaag. In een deel van het bestemmingsplangebied zijn op het fluviatiele pakket matig grove eolische zanden gesedimenteerd, de rivierduinafzettingen. Het fluviatiele zand, de afdekkende klei en de rivierduinafzettingen worden tot de Formatie van Kreftenheye gerekend. Op figuur 2 is te zien dat de rivierduinafzettingen in het bestemmingsplangebied het hoogst liggen in het noordwesten en zuidoosten (tussen - 13 en - 14 m NAP). Volgens deze kaart strekt de top van de rivierduin zich net uit tot in het plangebied. Dit betekent dat in het noordwesten van het plangebied rivierduinafzettingen aangetroffen kunnen worden tussen - 2 en - 12 m NAP.



Figuur 3. Uitsnede Geologische Kaart van Nederland, Rotterdam Oost 37 Oost, bijkaart 2, met ruwe projectie van het bestemmingsplangebied.

Verder staat op de geologische kaart in het bestemmingsplangebied code A2.3 en A3.3 (bijlage 7). Code A2.3 betreft een gebied met mariene afzettingen in de ondergrond. Op de Formatie van Kreftenheye liggen fluviatiele kleiafzettingen afgewisseld met lagen veen. Daarboven liggen mariene kleiafzettingen³, die de fluviatiele afzettingen volledig weggeslagen kunnen hebben. Het geheel wordt afgedekt door een pakket Hollandveen⁴ waar vervolgens opnieuw mariene

³ Op de geologische kaart worden deze nog aangeduid als Calais-afzettingen. Deze mariene afzettingen behoren tot het Laagpakket van Wormer, onderdeel van de Formatie van Naaldwijk.

⁴ Het Hollandveen Laagpakket, onderdeel van de Formatie van Nieuwkoop.

kleipakketten op zijn afgezet.⁵ Volgens de geologische kaart kunnen er onder de recentste mariene kleilaag nog oudere mariene- of fluviatiele afzettingen liggen, zonder tussenlaag van veen (gele ruitjes op de kaart). Code A3.3 betreft eveneens een gebied met mariene afzettingen. In de ondergrond bevinden zich in dit geval zeker verschillende afzettingen die behoren tot het Laagpakket van Walcheren. Ze worden van elkaar gescheiden door lagen veen. Alleen de recentste mariene afzetting wordt niet voorafgegaan door een veenlaag (gele ruitjes op de kaart).

In de Oostwijk heeft in 2010 een booronderzoek plaatsgevonden in een gebied dat op de geologische kaart ook code A2.3 met gele ruitjes heeft. Dit onderzoek wees uit dat er in een dergelijk gebied wel een veenlaag aanwezig kan zijn tussen de verschillende afzettingen die behoren tot het Laagpakket van Walcheren (De Groot 2010).

Voor dit onderzoek zijn ook de geomorfologische kaart en de bodemkaart in ARCHIS geraadpleegd. Heel het bestemmingsplangebied staat op beide kaart als 'bebouwd' aangegeven, zodat hier geen verdere informatie over de ondergrond uit verkregen kan worden.

De archeologische kenmerkenkaart van de Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland (kaartlaag 1a) laat eenzelfde beeld zien als de geologische kaart (bijlage 8). Een deel van het bestemmingsplangebied staat aangeduid als een zeeafzettingengebied. Daarnaast is er ook een rivierduin (donk) aangegeven, waarvan de top net ten noorden van plangebied ligt (oppervlakte 2,23 ha) en de rest van het donkencomplex zich uitstrekt in het plangebied (oppervlakte 41,73 ha).

DINOLoket bevat 24 boringen die gelegen zijn in het bestemmingsplangebied (bijlage 9). De boringen zijn bijna zonder uitzondering gezet aan het einde van de 19^e eeuw - begin van de 20^e eeuw. De kwaliteit van de beschrijvingen varieert van zeer slecht tot matig. De informatie dient dus met enige voorzichtigheid gehanteerd te worden. In verschillende boringen is (fijn) zand aangetroffen, maar de beschrijvingen laten niet toe om met zekerheid rivierduinafzettingen aan te wijzen. Alle boorbeschrijvingen laten 1 tot 4 veenlagen zien. Bij de Schiedamsedijk (mogelijk in een gebied met code A3.3) en bij de Vulcaanhaven is er veen aangetroffen boven - 3 m NAP.

⁵ Op de geologische kaart wordt nog verwezen naar Duinkerke III-afzettingen. Deze mariene afzettingen behoren tot het Laagpakket van Walcheren, onderdeel van de Formatie van Naaldwijk.

8 Bekende archeologische waarden

Om een overzicht te krijgen van de bestaande archeologische informatie in het onderzoeksgebied is het archeologisch informatiesysteem ARCHIS 2 en de Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Zuid-Holland (CHS) geraadpleegd. Waar nodig zijn de gegevens aangevuld met informatie uit het VLAK-archief van de Gemeente Vlaardingen.

Centraal Monumenten Archief (ARCHIS)

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beheert het Centraal Monumenten Archief (CMA). Het archief bevat informatie over wettelijk beschermde archeologische vindplaatsen en terreinen met vastgestelde of vermoedde behoudenswaardige vindplaatsen in de ondergrond. Deze terreinen zijn weergegeven op de Archeologische Monumentenkaart Zuid-Holland 2004-2006 (AMK).

De AMK toont in het noordwesten van het bestemmingsplangebied nog net de zuidelijke grens van een terrein met zeer hoge archeologische waarde, AMK-nr. 10428 (bijlage 10). De beschrijving vermeldt sporen van bewoning uit het midden-neolithicum (Vlaardingen/Hazendonk 1) die aangetroffen zijn op een donk (zie ARCHIS waarnemingsnummer 407712). Als de AMK gecombineerd wordt met de geologische kaart, wordt duidelijk dat enkel de top van deze rivierduin (donk) erkend is als terrein met zeer hoge archeologische waarde.

Centraal Archeologisch Archief (ARCHIS)

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beheert ook het Centraal Archeologisch Archief (CAA), waarin gegevens over archeologische vindplaatsen en vondsten zijn opgenomen. Elke vondstmelding heeft een ARCHIS-waarnemingsnummer gekregen. Het is mogelijk dat er op één locatie verschillende vondstmeldingen zijn gedaan, waardoor de ARCHIS-waarnemingsnummers elkaar overlappen op de kaart. Het bestemmingsplangebied is een blanco blad, maar net ten noorden ervan zijn enkele waarnemingen gedaan die van belang zijn voor het plangebied (bijlage 11).

ARCHIS-waarnemingsnummer 407712 heeft betrekking op een vondstmelding aan de Spoorsingel. Omdat de beschrijving in ARCHIS erg summier is, is voor dit rapport gebruik gemaakt van informatie uit het VLAK-archief. In de ondergrond bevindt zich een rivierduin waarvan de top in AMK-terrein 10428 ligt. Deze rivierduin was reeds in 1979/1980 gedeeltelijk in kaart gebracht door een boor- en sonderingsonderzoek (VLAK-code 02.003). Het zandlichaam werd vervolgens in 1984/1985 door middel van een uitgebreid booronderzoek verder onderzocht. Dit gebeurde in het kader van een onderzoek naar zeespiegelstijgingen. De aandacht was dan ook vooral gericht op de afwisseling van klastische- en organische pakketten op de flanken en top van het zandlichaam (van de Plassche 1994). In 1994 vond nog een booronderzoek plaats dat tot doel had de vorm en omvang van de rivierduin in kaart te brengen. Hieruit bleek dat er in de ondergrond een groot en grillig gevormd complex aanwezig was (VLAK-code 02.003). In datzelfde jaar is ook een 2cc-monster van een organische laag (vermoedelijk veraard veen op circa - 5,15 m NAP) onderzocht, dat afkomstig was van een Begemann-boring uit 1984. Dit leverde onder andere wat fijn houtskool, verbrand botmateriaal, enkele visresten en 2 niet-afgeronde stukjes vuursteen op (VLAK-code 02.003). Een C14-datering wees op een datering van 3900 v. Chr., midden-neolithicum (ARCHIS, AMK-nr. 10428).⁶ Hiermee is dit de oudste bewoningslocatie die bekend is in Vlaardingen. Gezien rivierduinen gevormd worden in het laat Dryas, is ook laat-paleolithische en mesolithische bewoning mogelijk. De top van de rivierduin ligt onder de Piet Heinplaats, op circa - 3,80 m NAP (Asmussen 1986). Verder is de westflank het best in kaart gebracht. Het diepste punt waarop de bovenkant van het zandlichaam is aangetroffen, is - 17,50 m NAP.

⁶ De preciese herkomst van het 2cc-monster en het C14-monster is niet helemaal duidelijk.

ARCHIS-waarnemingsnummers 409811 gaat over vondsten die gedaan zijn bij een archeologische opgraving aan de Kesperweg in 1985-1986 (huidige vijverpartij bij oprit Rijksweg, Vijfsluizen). Op deze locatie zijn later nog vondstmeldingen gedaan die niet opgenomen zijn in ARCHIS. De informatie over de onderzoeken uit 1995, 2000 en 2002 bevindt zich in het VLAK-archief (code 03.003 en 03.025). Alle vondstmeldingen die op deze locatie zijn gedaan, worden hier kort samengevat.

In 1985 deed de archeologische werkgroep Helinium een aantal boringen en legden ze proefsleuven aan na een vondstmelding. De meest opvallende sporen waren enkele onregelmatig gevormde kuilen, waarvan de bodem uit een ter plekke gebakken klei bestond. Bij onderzoek van één van de kuilen werd houtskool, mogelijk mest en vondstmateriaal uit de 11^e-12^e eeuw aangetroffen. De functie van deze kuilen bleef onduidelijk. Een ander spoor dateerde uit dezelfde periode en bleek een mogelijke drinkpoel voor vee te zijn (VLAK-code 03.003).

Een jaar later troffen de onderzoekers op een diepte van - 2,10 m NAP sporen uit de Romeinse tijd aan, meer bepaald een greppel, kuilen en palenrijen met houtresten. De palenrijen vormden een rechthoek van circa vijf bij vijf meter met in het midden een haardplaats. De noordoost - zuidwest georiënteerde, inheems-Romeinse boerderij kon niet volledig worden onderzocht (VLAK-code 03.003). De structuur dateert vermoedelijk uit de 2^e eeuw na Chr. (ARCHIS). Naast Romeinse sporen zijn ook kleiige terphogingen met 13^e-eeuws aardewerk in kaart gebracht. De onderzoekers vonden verder een 'dubbele korte' (1571-1576) en funderingsresten (o.a. slietentonnen) van een 19^e-20^e-eeuwse boerderij. De funderingen lagen op de zwaar verstoorde terp.

In 1995 voerde het BOOR een booronderzoek uit ter voorbereiding van werkzaamheden aan de Rijksweg. Ten westen van de onderzoekslocatie uit 1986 werden zandige afzettingen aangetroffen die aanwijzingen opleverden voor een fossiele kreekloop uit de Romeinse tijd. De houtskoollaagjes in deze afzettingen zijn restanten van activiteiten die zich in de directe omgeving afspeelden (Fontijn 1996, p. 31-32).

Het VLAK legde in 2000 een onderzoekspuit aan gedeeltelijk op en naast het onderzoeksterrein van Helinium uit 1986. Naast de fundamente van de 19^e-20^e-eeuwse boerderij werden knekelkuilen met runderresten aangetroffen (Nieuwe Tijd). De onderzoekers legden tevens een sloot vrij die mogelijk als begrenzing van de terp diende. Een restant van een greppel met voornamelijk inheems-Romeins aardewerk werd ook aangesneden (Defilet 2001).

Bij de opgravingen in 2002 kwamen sporen uit verschillende perioden aan het licht. Archeologen van het VLAK vonden aanwijzingen voor bewoning in de ijzertijd en sneden een kreek aan die in de Romeinse tijd nog actief was. De oeverwal werd in die tijd bewoond en de onderzoekers konden twee fasen onderscheiden. In het laatste kwart van de 1^e eeuw na Chr. stonden er één of meer boerderijen en was er rond de nederzetting een greppel gegraven. De nederzetting kende vermoedelijk ook een interne verdeling door middel van greppels. Een tweede fase van bewoning vond plaats in de 2^e helft van de 2^e eeuw, mogelijk zelfs begin 3^e eeuw. Tot deze fase behoren enkele (erf)greppels en palenrijen. De oever werd in deze fase verstevigd en er werd een houten constructie gemaakt die als steiger geïnterpreteerd kan worden. In 2002 konden ook de terplagen verder onderzocht worden met daarin verschillende kuilen. De terp lag slechts gedeeltelijk in het onderzoeksgebied en strekt zich verder uit in zuidelijke richting. De fundamente van de 19^e -20^e-eeuwse boerderij zijn ook opnieuw aangetroffen, evenals een sloot met stadsafval uit het begin van de 20^e eeuw (VLAK-code 03.025).

ARCHIS-waarnemingsnummer 17329 gaat eveneens over de Kesperweg. Dit is echter geen vondstmelding, maar een waarde aanpassing als gevolg van de herziening van de AMK in 2004-2006. Voor de herziening was dit namelijk een terrein van hoge archeologische waarde (M10410). Omdat een groot gedeelte door de jaren opgegraven is, is het terrein echter van de AMK afgevoerd.

Archeologisch inventarisatierapport 1

In juli 2007 en februari 2008 voerde RAAP Archeologisch Adviesbureau een booronderzoek uit op Sportpark Vijfsluizen (VLAK-code 03.032). Dit resulteerde in de volgende 4 vondstmeldingen:

ARCHIS-waarnemingsnummer 415645 betreft wat houtskool en baksteenpuin dat is aangetroffen op een diepte van - 1,45 m tot - 1,95 m NAP. Mogelijk gaat het om off-site sporen van een iets zuidelijker gelegen terplichaam (waarnemingsnummer 415649). In de ondergrond zou ook een kreekkrug liggen. Er zijn geen bodemverstoringen aangetroffen die dieper gaan dan de bouwvoor.

ARCHIS-waarnemingsnummer 415649 betreft een antropogene ophoging, vermoedelijk een terp. In het terplichaam is vondstmateriaal uit de late middeleeuwen/ nieuwe tijd gevonden, op een diepte van - 1,75 m tot - 3,05 m NAP. De vindplaats is circa 1,5 ha groot. De terp heeft vermoedelijk een relatie met of is de voorganger van een boerderijcomplex dat op de kadastrale minuut ten zuiden van de vindplaats ligt. In de ondergrond zijn kwelder-getijdeafzettingen aanwezig. Er zijn geen bodemverstoringen aangetroffen die dieper gaan dan de bouwvoor.

ARCHIS-waarnemingsnummer 415647 betreft een oud loopvlak, houtskool en aardewerk die behoren tot een mogelijke nederzetting uit de ijzertijd/ Romeinse tijd. De vondsten zijn gedaan op een diepte van - 1,84 m tot - 2,19 m NAP. De omvang van de vindplaats is onbekend. De sporen liggen op de oeverwal van een krekensysteem van het Laagpakket van Walcheren, dat direct ten noorden van de vindplaats ligt. Er zijn geen bodemverstoringen aangetroffen die dieper gaan dan de bouwvoor.

ARCHIS-waarnemingsnummer 415648 betreft enkele losse vondsten die niet toegekend worden aan één van de 3 vindplaatsen op deze locatie.

In augustus 2009 voerde RAAP Archeologisch Adviesbureau een inventariserend proefsleuvenonderzoek uit op Sportpark Vijfsluizen. Dit resulteerde in de volgende 2 vondstmeldingen:

ARCHIS-vondstmeldingsnummer 414889 betreft een vindplaats op de locatie waar bij het booronderzoek in 2007/2008 een mogelijke terp werd aangetroffen (waarnemingsnummer 415649). De terp is niet aangetroffen, maar zeer lokaal zijn wel ophogingslagen, een oude bouwvoor en menglagen van circa 1 m dik gevonden. Deze zouden te relateren kunnen zijn aan een oude, oost-west lopende kavelsloot. Op deze locatie is ook een vindplaats uit de late ijzertijd gevonden die niet was waargenomen tijdens het booronderzoek. Het gaat om grondsporen en vondsten van diverse materiaalcategorieën (ook hout) die goed geconserveerd zijn. Vermoedelijk betreft het een boerderijplattegrond met omliggend erf. De gaafheid van de vindplaats is hoog. De vondsten werden gedaan op circa - 2,8 m NAP en zijn afgedekt door een dik kleipakket.

ARCHIS-vondstmeldingsnummer 414890 betreft een vindplaats op de locatie waar bij het booronderzoek in 2007/2008 een vindplaats uit de ijzertijd/ Romeinse tijd werd waargenomen (waarnemingsnummer 415647). Bij het proefsleuvenonderzoek zijn geen grondsporen gevonden, maar wel een cultuurlaag uit de Romeinse tijd die vanaf de oeverwal in westelijke richting in lager gelegen komgebied verdwijnt. Het hoogste niveau waarop de vondstlaag is aangetroffen, is circa - 2,8 m NAP. De aard van de vindplaats is vooralsnog onduidelijk. De vindplaats wordt afgedekt door een dik kleipakket.

Op deze locatie zijn bij het proefsleuvenonderzoek ook sporen en vondsten uit de late middeleeuwen A (1050-1250) aangetroffen, die niet zijn waargenomen tijdens het booronderzoek uit 2007/2008. De sporen bevonden zich op een diepte van circa - 2,10 m NAP en zijn lokaal afgedekt door een kleipakket dat vermoedelijk is afgezet in de 12^e eeuw. De gaafheid van de vindplaats is hoog. Het gaat om een mogelijke huisplaats die ouder is dan de systematische ontginningen die plaatsvonden aan het einde van de 12^e eeuw.

Er is tevens een oud loopoppervlak met aardewerk aangetroffen, dat uit de Romeinse tijd of middeleeuwen kan dateren.

VLAK-archief

In 1996 werd de Vulcaanweg doorsneden door een kleine sleuf. In de stort werd veel, vermoedelijk 20^e-eeuws, afval aangetroffen. Gezien de datering van het afval lijkt er aan de Vulcaanweg een oudere stortplaats te liggen die rond 1960 - 1970 in onbruik raakte (VLAK-code 02.015)

Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (ARCHIS)

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) geeft de verwachte dichtheid van (bepaalde) archeologische verschijnselen in de bodem weer. Voor het bestemmingsplangebied geldt een middelhoge trefkans op archeologische vondsten en sporen (bijlage 12). De top van de rivierduin (hoge trefkans) wordt hier net buiten het plangebied geprojecteerd.

Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Zuid-Holland

De archeologische waardenkaart van de CHS (kaartlaag 1b) toont grotendeels dezelfde informatie als de IKAW en de AMK. Op de gehele rivierduin is volgens de archeologische kenmerkenkaart (CHS kaartlaag 1a - bijlage 8) bewoning vanaf het Mesolithicum mogelijk. Op de zeeafzettingen die de rest van het plangebied beslaan, is volgens deze kaartlaag bewoning vanaf de ijzertijd of Romeinse tijd mogelijk.

De nederzettingen waardenkaart van de CHS (kaartlaag 3b - bijlage 13) geeft aan de KW-haven in een gebied ligt waarvoor een procedure loopt tot erkenning van beschermd stads- en dorpsgezicht. Er wordt een redelijk hoge waarde aan toegekend. Voor het gedeelte van de Maas bij de KW-haven wordt de relatie tussen de nederzetting en het landschap belangrijk geacht.

9 Gespecificeerde archeologische verwachting

De gespecificeerde archeologische verwachting voor bestemmingsplangebied 227 is gebaseerd op de beschikbare geologische, archeologische en historische gegevens uit het onderzoeksgebied. De verwachting is chronologisch weergegeven en wordt getoond in figuur 4.

In het plangebied ligt een rivierduinencomplex. Een top is aangetroffen op circa - 3,80 m NAP, net ten noordwesten van het plangebied. Op circa - 5,15 m NAP is vuursteen gevonden in het veen dat tegen de flanken van de duin groeide. Dit wijst erop dat de top bewoond was in het midden-neolithicum. AMK-terrein 10428 omvat deze top met neolithische bewoning en strekt zich uit tot in het plangebied. Gezien rivierduinen gevormd worden in het laat Dryas, is ook laat-paleolithische en mesolithische bewoning mogelijk. Voor deze zone geldt een hoge verwachting op vondsten en sporen uit het neolithicum.

De rest van het rivierduinencomplex strekt zich volgens de geologische kaart uit over het oosten van het plangebied. Dit gedeelte is nog niet (systematisch) in kaart gebracht. De geologische kaart geeft aan dat rivierduinafzettingen hier mogelijk aangetroffen kunnen worden vanaf - 15 m NAP. In het zuidoosten van het plangebied ligt nog een zone waar de afzettingen al vanaf -13 m NAP aanwezig kunnen zijn. Het rivierduinencomplex was bewoond in het neolithicum en archeologische indicatoren kunnen aangetroffen worden op de hoger gelegen delen van het zandlichaam en in het veen. Voor deze zone geldt een middelhoge verwachting op vondsten en sporen uit het neolithicum, mesolithicum en laat-paleolithicum.

In heel Vlaardingen zijn nog maar weinig vondsten gedaan uit de bronstijd. Lange tijd was het skelet van de zogenaamde Krabbeplasman de enige aanwijzing dat mensen in deze periode het gebied bezochten. In 2005 leverde onderzoek op de Vergulde Hand echter onverwacht een houtconstructie op uit de midden-bronstijd, evenals (geringe) aanwijzingen voor akkerbouw en veeteelt (Van Haaster & Eijskoot 2009; Hänninen 2010). Delen van Vlaardingen lijken dus toch door mensen bezocht in de bronstijd. De schaarste aan vondsten uit de bronstijd betekent echter dat ook voor het plangebied een lage verwachting geldt op archeologische sporen en vondsten uit deze periode.

Net ten noorden van het plangebied zijn in het veen nederzettingssporen uit de ijzertijd gevonden. De goed geconserveerde vondsten werden gedaan op circa - 2,8 m NAP. De boringen in DINOLoket geven aan dat er ook in het plangebied nog verschillende veenlagen in de ondergrond aanwezig zijn. Voor het plangebied betekent dit een middelhoge verwachting op sporen en vondsten uit de ijzertijd. De vondsten kunnen behoren tot alle materiaalcategorieën en zullen naar alle verwachting goed bewaard zijn.

Op Sportpark Vijfsluizen zijn verschillende nederzettingssporen en een cultuurlaag uit de Romeinse tijd gevonden op de oeverwallen van kreken. Sporen werden aangetroffen vanaf - 2,10 m NAP, vondsten vanaf - 1,84 m NAP. Gezien de ligging van het bestemmingsplangebied mag het krekensysteem ook hier verwacht worden. Op basis van de boringen in DINOLoket kon het verloop van de kreken niet vastgesteld worden. Voor de Romeinse tijd geldt een middelhoge verwachting op sporen en vondsten. Op de (afgetopte) oeverwallen mogen vondsten en grondsporen zoals kuilen en greppels verwacht worden. In de kreekvulling kunnen houten constructies en goed bewaarde vondsten behorende tot alle materiaalcategorieën aangetroffen worden.

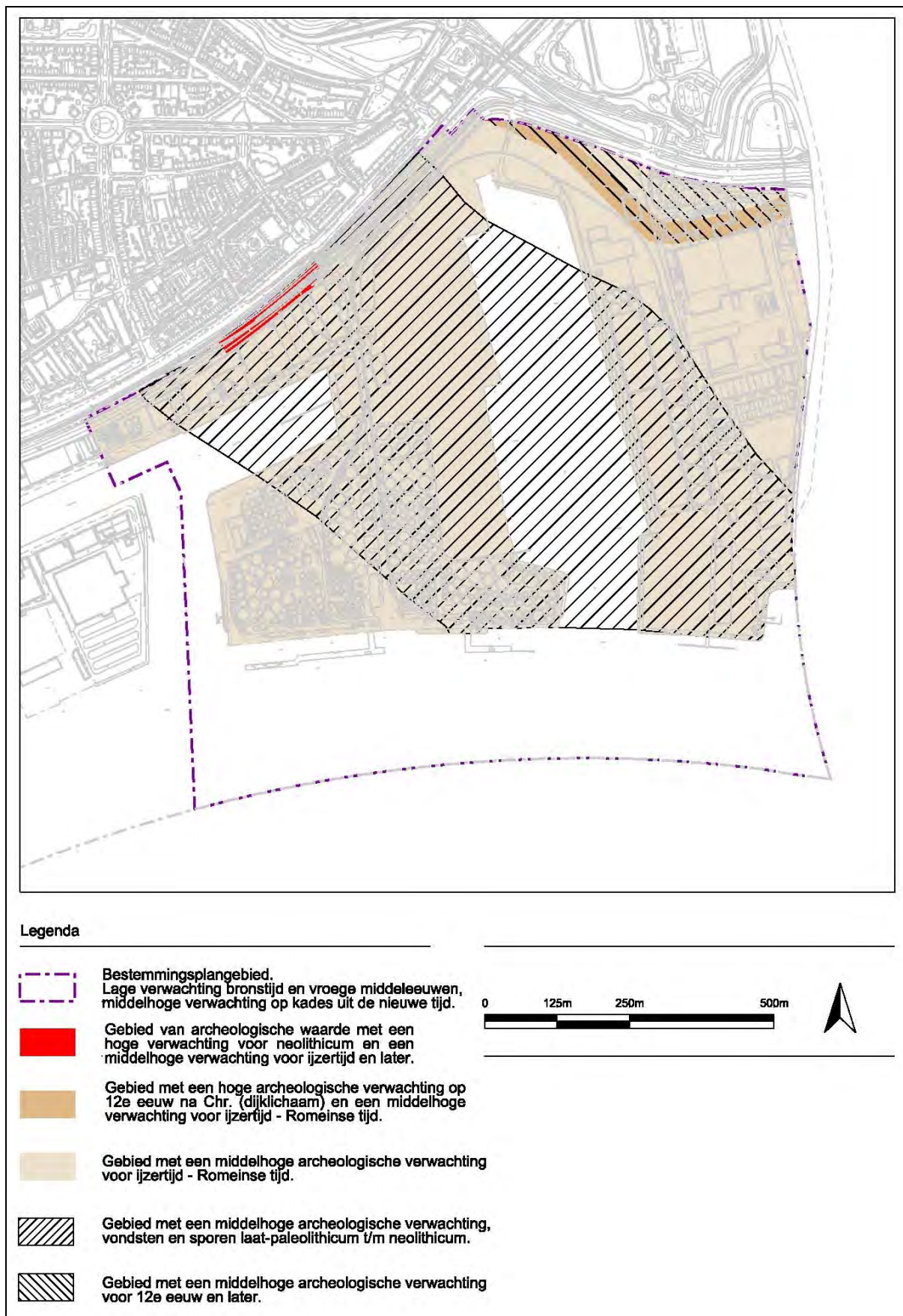
Historisch gezien lag het plangebied gedurende de middeleeuwen grotendeels buitendijks. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat het oude landschap weggespoeld is. Dit blijkt uit het onverwacht aantreffen van vroegmiddeleeuws veen in de Oostwijk. In principe bestaat de kans dat ook in het plangebied nog (ongestoorde) bodem uit de vroege middeleeuwen aanwezig is. Voor sporen uit de vroege middeleeuwen geldt een lage verwachting.

In de 12^e eeuw (late middeleeuwen) legde men dijken aan ter bescherming van de nederzetting en de ontginningen. Het noordoosten van het bestemmingsplangebied kwam binnendijks te liggen en was als woon- en agrarisch gebied tot in de 20^e eeuw in gebruik. Daarbij kan gedacht

worden aan perceel- en ontginningsgreppels, wegen, akkerlagen, huisplaatsen, boerderijerven en -resten. Onbekend is of hiervan, met de herinrichting van het gebied in de 20^e eeuw, nog veel bewaard is gebleven. Om deze reden geldt een middelhoge archeologische verwachting voor dit gebied voor de periode vanaf de late middeleeuwen. Voor het verwachte verloop van het dijktracé is een hoge verwachting opgenomen. De dijk zal in de loop van de tijd onder zijn eigen gewicht naar beneden zijn gezakt (en steeds weer zijn opgehoogd). Dus zelfs na (mogelijke) egalisatie in de 20^e eeuw kunnen er nog restanten in de bodem aanwezig zijn.

De rest van het bestemmingsplangebied bestond tijdens de middeleeuwen en een groot deel van de nieuwe tijd uit gorzen. Bewoningsresten moeten hier niet verwacht worden, maar andere structuren kunnen wel aangetroffen worden. Zo moet de samenvloeiing van het latere 'Oostelijke Spuiwater' en de Maas te situeren zijn in het noorden van het bestemmingsplangebied, tussen de KW-haven en de Vulcaanhaven. Dit is op voorwaarde dat de waterloop voor 1560 inderdaad in verbinding stond met de Maas. In dat geval mogen 16^e-eeuwse dempingspakketten en een damstructuur verwacht worden. De waterloop kan ook afval en eventueel scheepsresten bevatten, daterend uit de gehele periode waarin deze stroom actief was. Verder kunnen ten noorden van de KW-haven nog resten liggen van de 18^e-eeuwse kade (vanaf 3,74 m NAP) en rond de Vulcaanhaven kaden uit de 18^e eeuw en later (vanaf 1,84 m NAP).

Het bestemmingsplangebied is in de 19^e en 20^e eeuw opgehoogd. Hoeveel grond is opgebracht, is niet bekend. Een vergelijking tussen het huidige straatniveau en gegevens op historische kaarten doet vermoeden dat het vaak over 2 tot 4 m gaat.



Figuur 4. Archeologische waarden- en verwachtingenkaart voor bestemmingsplangebied Rivierzone-oost.

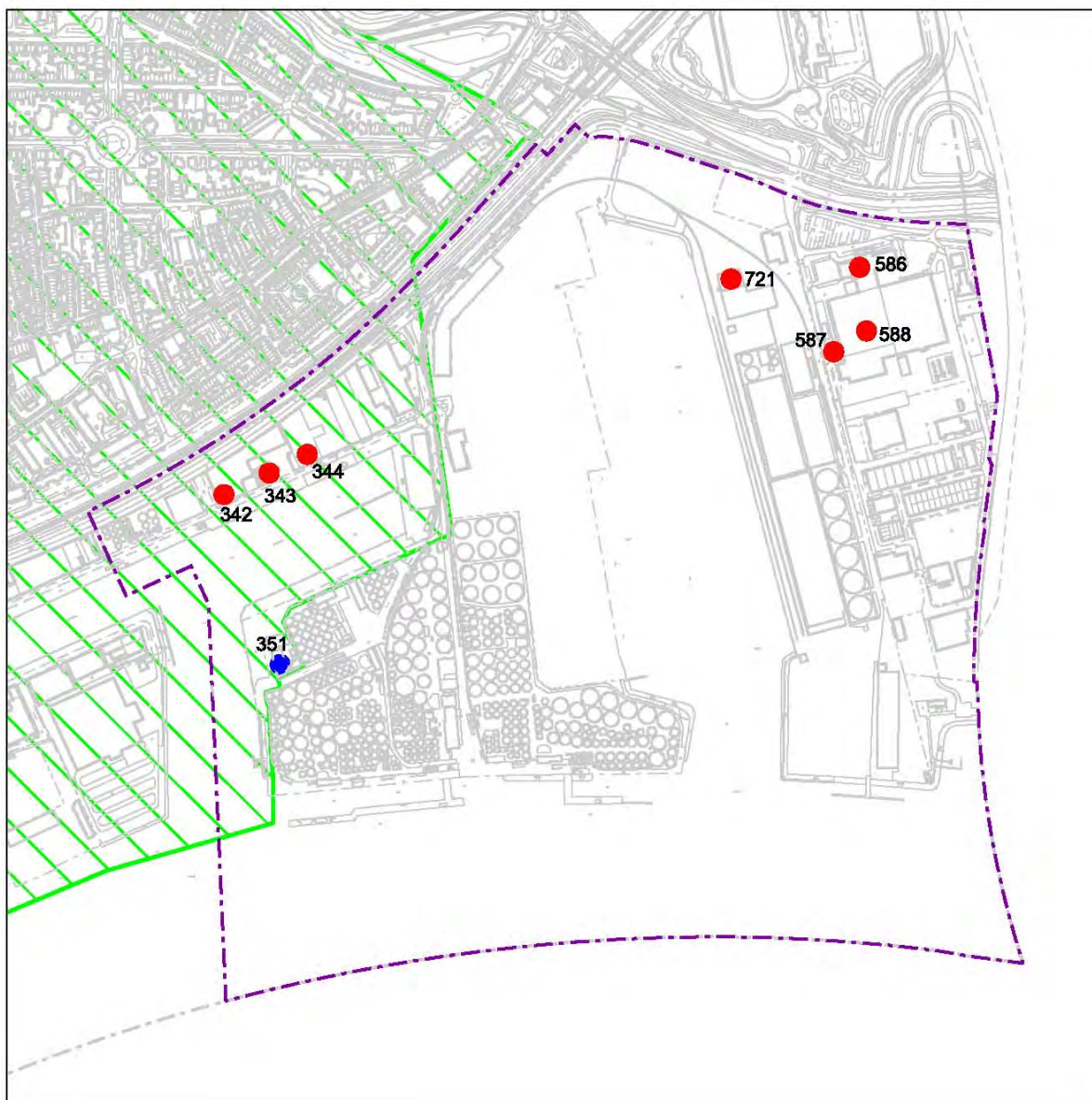
10 Geraadpleegde bronnen en literatuur

- Actueel Hoogtebestand Nederland*, geraadpleegd juli 2011 via <http://www.ahn.nl/>
- Archeologische Monumentenkaart (AMK)*, geraadpleegd juli 2011 via ARCHIS 2.
- Archis 2*, geraadpleegd juli 2011 via <http://archis2.archis.nl/archisii/html/index.html>.
- Bodemkaart van Nederland*, geraadpleegd juli 2011 via ARCHIS 2.
- Bommel, B. van, 1990: *Binnenstadsonderzoek Vlaardingen. Onderzoek naar de historische waarde van de binnenstad van Vlaardingen. Bijdrage aan het beleid van stadsherstel*. Vlaardingen.
- Brugge, J.P. ter, 1998: *Historische atlas Vlaardingen. Een cartografisch overzicht van Vlaardingen van ca. 1540 tot 1821*, Den Haag.
- Centraal Archeologisch Archief*, geraadpleegd juli 2011 via ARCHIS 2.
- Coppens, E. en R. Torremans, 2010: *Vlaardingen, het Spuiwater in de Oostwijk. Een archeologische begeleiding, ADC-rapport 1948*, Amersfoort.
- Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland*, geraadpleegd juli 2011 via <http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/html/atlas.html?atlas=chs>
- Defilet, M.P., 2001: Vijfsluizen, archeologisch onderzoek. In: *Terra Nigra* 150, p. 10-14.
- Departement van Oorlog 1834, Blad 18 *Vlaardingen*.
- Departement van Oorlog 1881, *Blad 19 Nieuwe Maas Vlaardingen*.
- DINOLoket*, geraadpleegd juli 2011 via <http://www.dinoloket.nl/>
- Fontijn, D.R., 1996: Verbreding Rijksweg 4. Een archeologisch vooronderzoek in het wegverbredingstracé tussen Kethelplein en Beneluxster. In: *BOORrapporten* 20 .
- Gemeente Vlaardingen, 2004a: *Project Rivierzone Vlaardingen, Structuurplan*.
- Gemeente Vlaardingen, 2004b: *Project Rivierzone Vlaardingen, Milieunota*.
- Geokijker Gemeente Vlaardingen*, geraadpleegd juli 2011.
- Geomorfologische kaart van Nederland*, geraadpleegd juli 2011 via ARCHIS 2.
- Groot, R.W. de, 2010: *Plangebied Het Hof en Oranjepark, gemeente Vlaardingen; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (verkennde fase), RAAP-rapport 2089*, Weesp.
- Haaster, van H. & Eijskoot Y., 2009: *Palynologisch onderzoek op de locatie Vergulde Hand-West in Vlaardingen (Neolithicum-Middeleeuwen)*, BIAxiaal 426, Zaandam.
- Hänninen, K., 2010: *Vlaardingen – Vergulde Hand West. Resultaten van het onderzoek aan hout uit de Midden-Bronstijd tot de Middeleeuwen*. BIAxiaal 446, Zaandam.
- Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie (KICH)*, geraadpleegd juli 2011 via www.kich.nl.
- Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA)*, versie 3.2, november 2010, Gouda.
- Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen TNO, 1998: *Geologische kaart van Nederland 1:50.000, Blad Rotterdam Oost (37 O)*.
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, *Monumentenregister*, geraadpleegd juli 2011 via <http://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/php/main.php>.
- Stadsarchief Vlaardingen, geraadpleegd juli 2011 via <http://www.vlaardingen.nl/stadsarchief/>.
- Stichting Dorp, Stad & Land, 2010: *Inventarisatie beeldbepalende objecten met Cultuurhistorische waarde, Gemeente Vlaardingen*, Rotterdam.
- Watwaswaar 2011*, geraadpleegd juli 2011 via <http://www.watwaswaar.nl>.

Bijlagen

Bijlage 1

Het bestemmingsplangebied met aanduiding van beeldbepalende panden (in procedure), Rijksmonumenten en de zone die in aanmerking komt als 'Beschermd Stadsgezicht'.

**Legenda**

Grens plangebied



Zone beschermd stadsgezicht



Locatie beeldbepalend pand



Locatie Rijksmonument

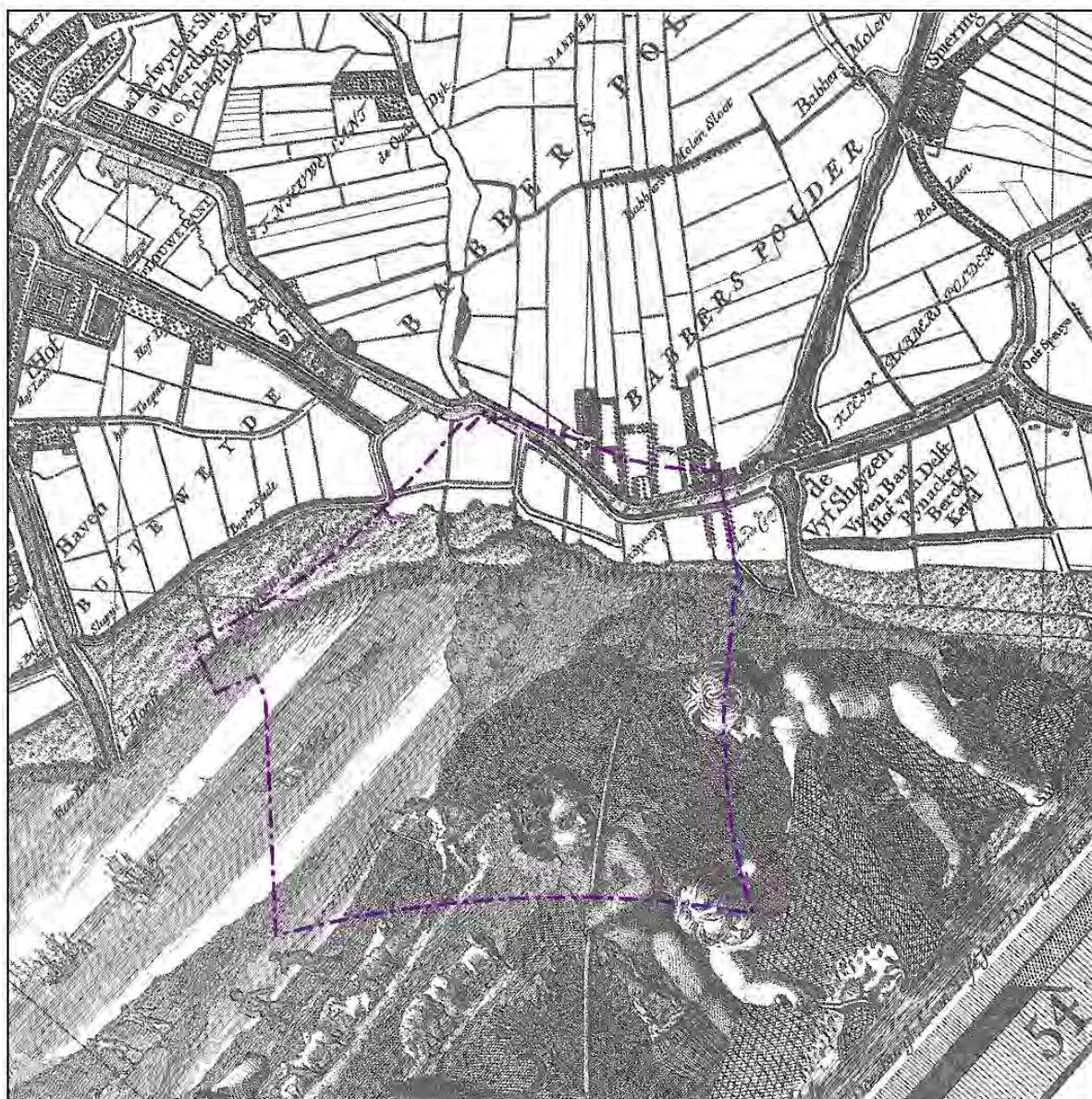
342 Nummer lijst beeldbepalende panden Gemeente Vlaardingen

0 125m 250m 500m



Bijlage 2

Uitsnede van de kaart van Cruquius (1712) met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



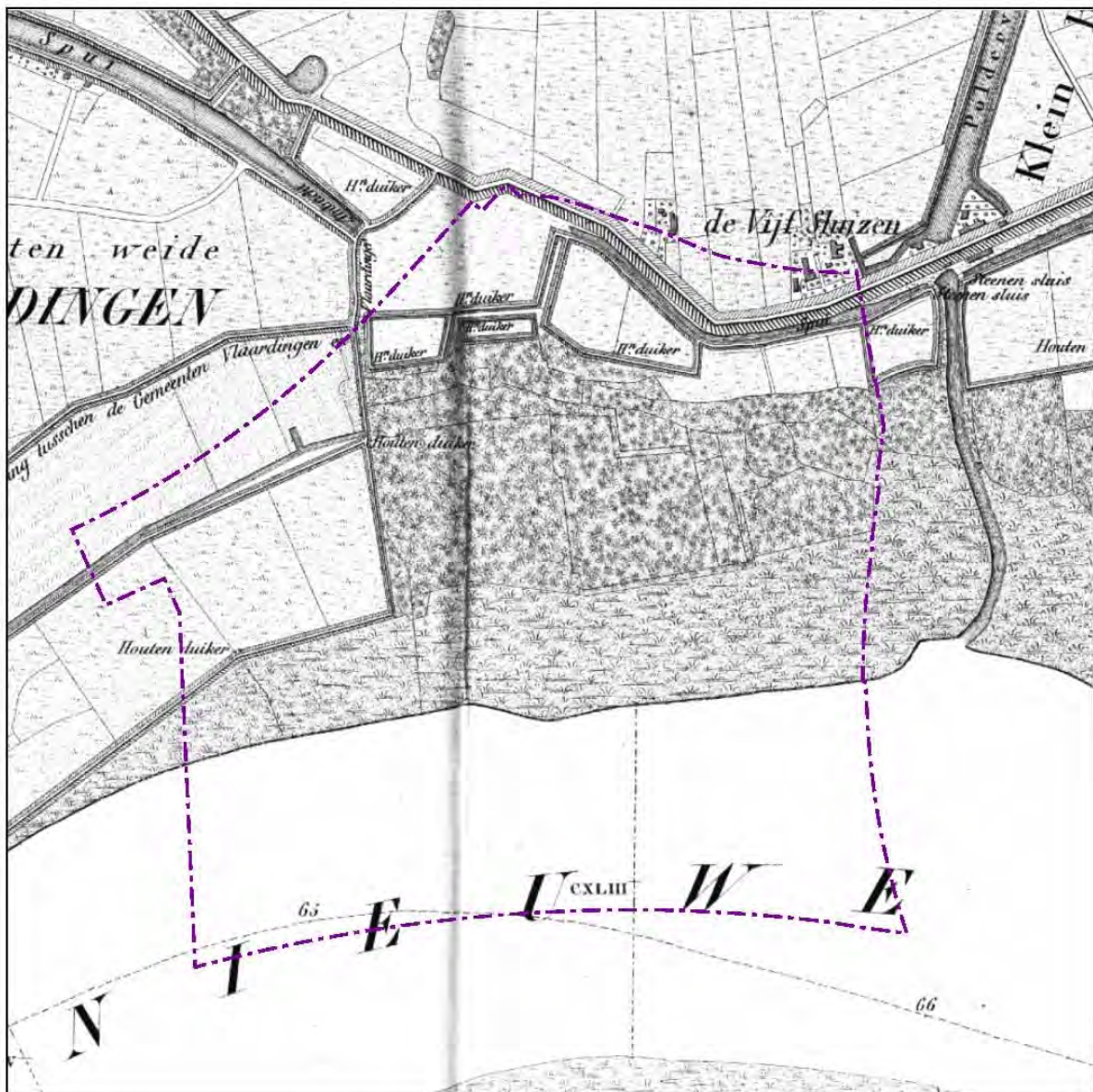
Legenda

--- -- Grens bestemmingsplangebied



Bijlage 3

Uitsnede van de kaart van het Departement van Oorlog uit 1834 met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



Legenda

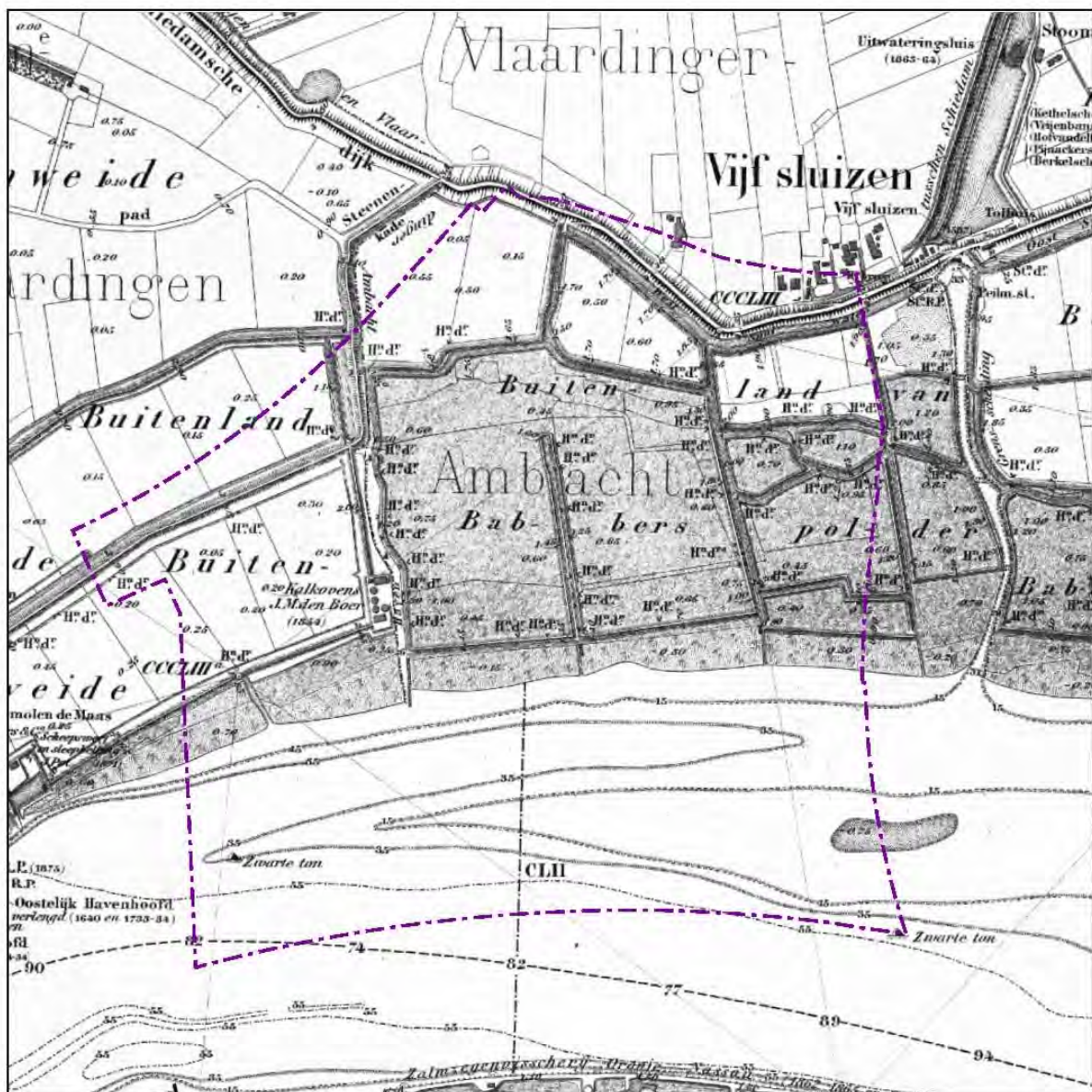
--- Grens bestemmingsplangebied

0 150m 300m 600m



Bijlage 4

Uitsnede van de kaart van het Departement van Oorlog uit 1881 met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



Legenda

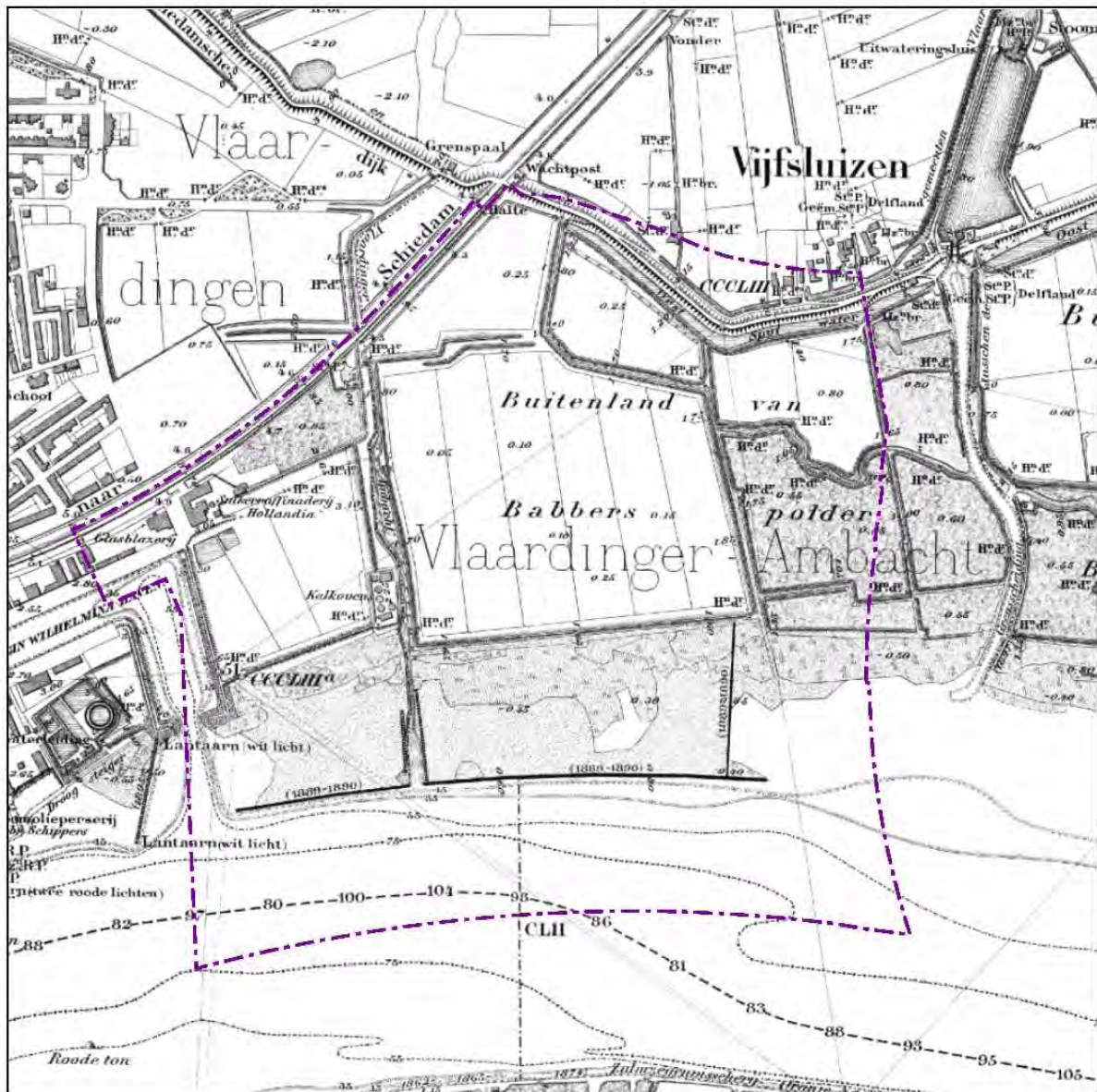
--- Grens bestemmingsplangebied

0 150m 300m 600m



Bijlage 5

Uitsnede van de rivierkaart uit 1906 met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



Legenda

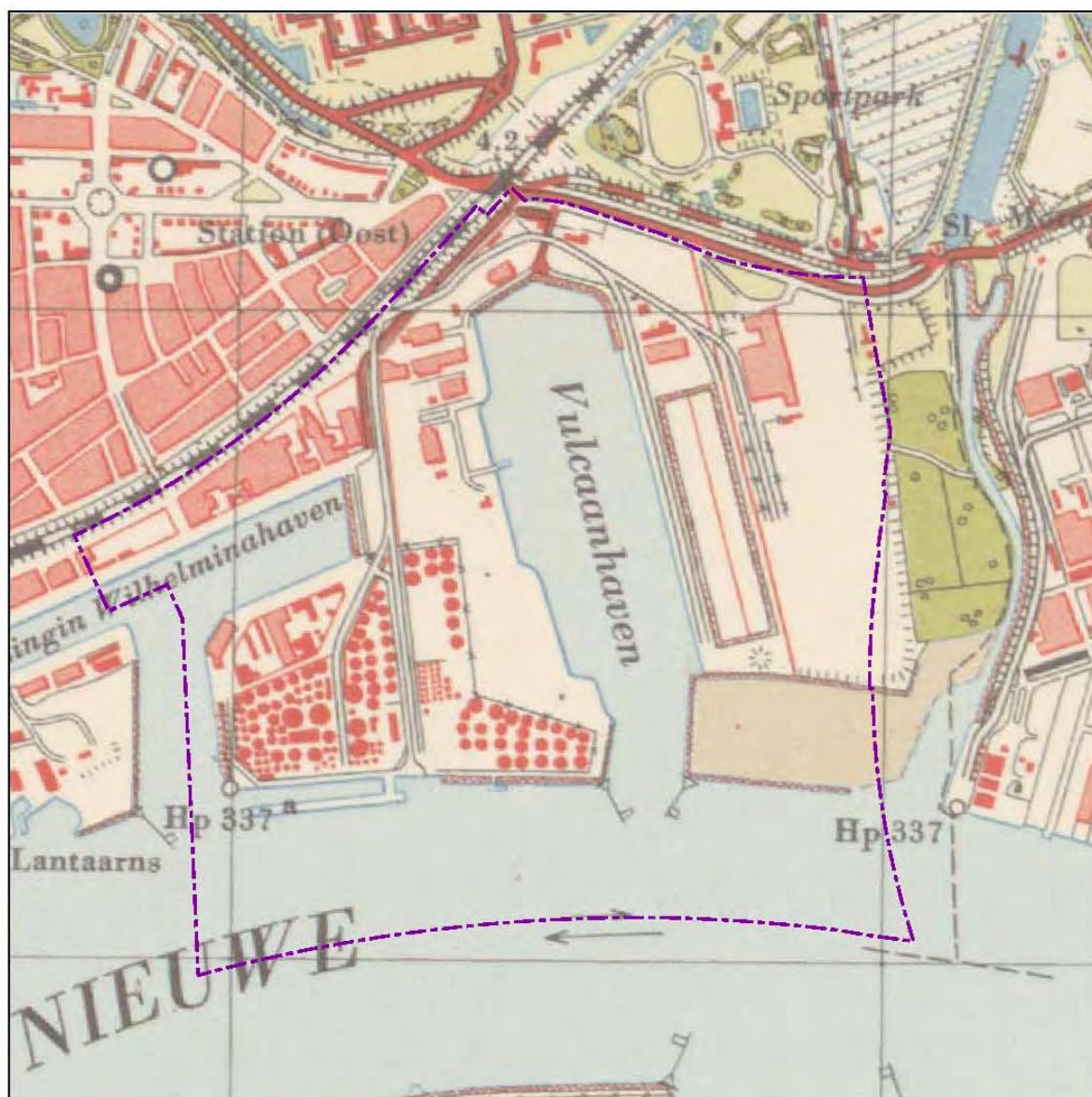
--- Grens bestemmingsplangebied

0 150m 300m 600m



Bijlage 6

Uitsnede van de topografische kaart uit 1958 met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



Legenda

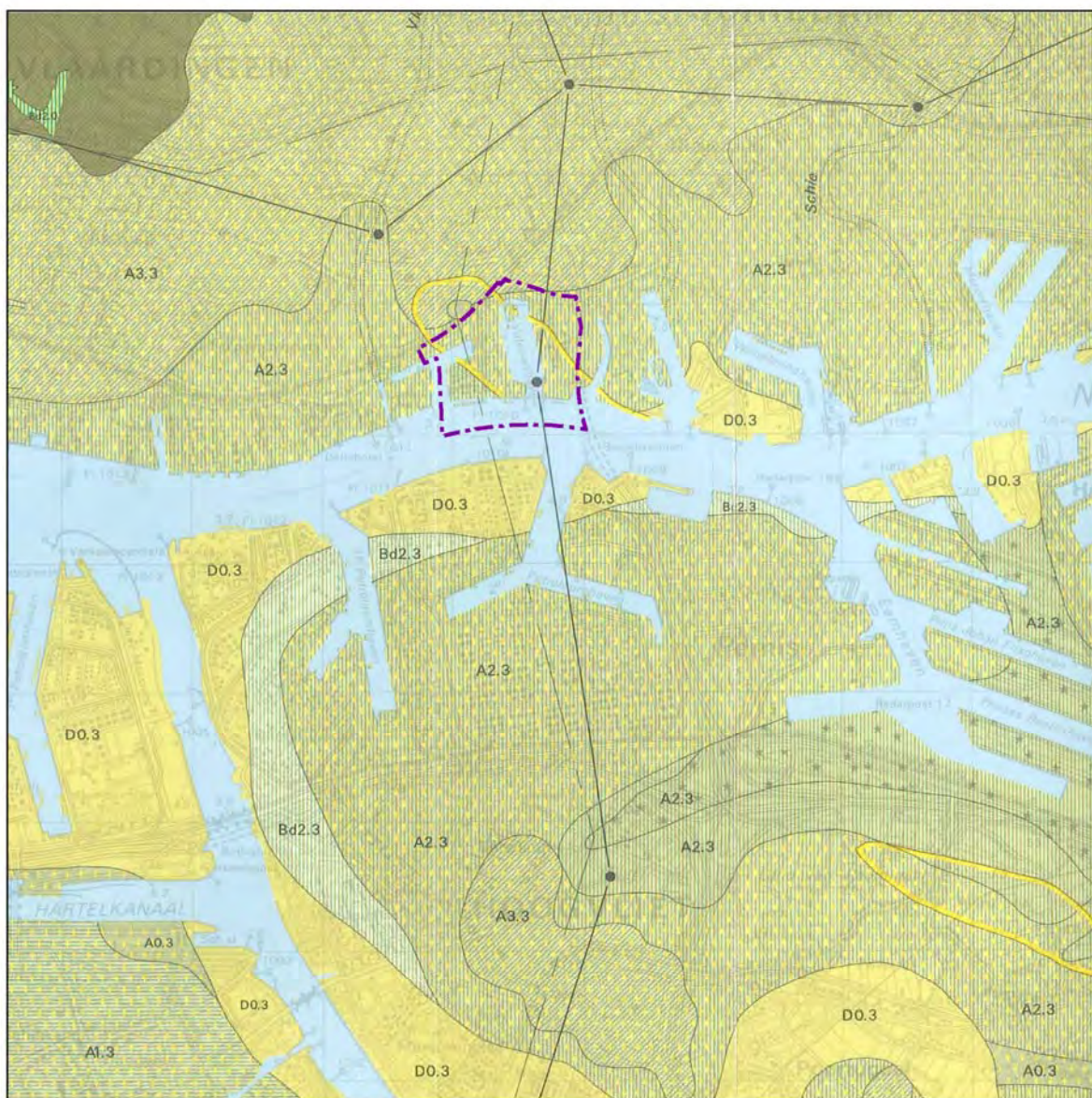
--- Grens bestemmingsplangebied

0 150m 300m 600m



Bijlage 7

Uitsnede Geologische Kaart van Nederland, Rotterdam Oost 37 Oost, met ruwe projectie van het bestemmingsplangebied.

**Legenda**

Mariene afzettingen, op oudere afzettingen Laagpakket van Walcheren met Hollandveen, op Hollandveen Laagpakket, op afzettingen Laagpakket van Wormer met Hollandveen



Mariene afzettingen, op Hollandveen Laagpakket, op afzettingen Laagpakket van Wormer met Hollandveen



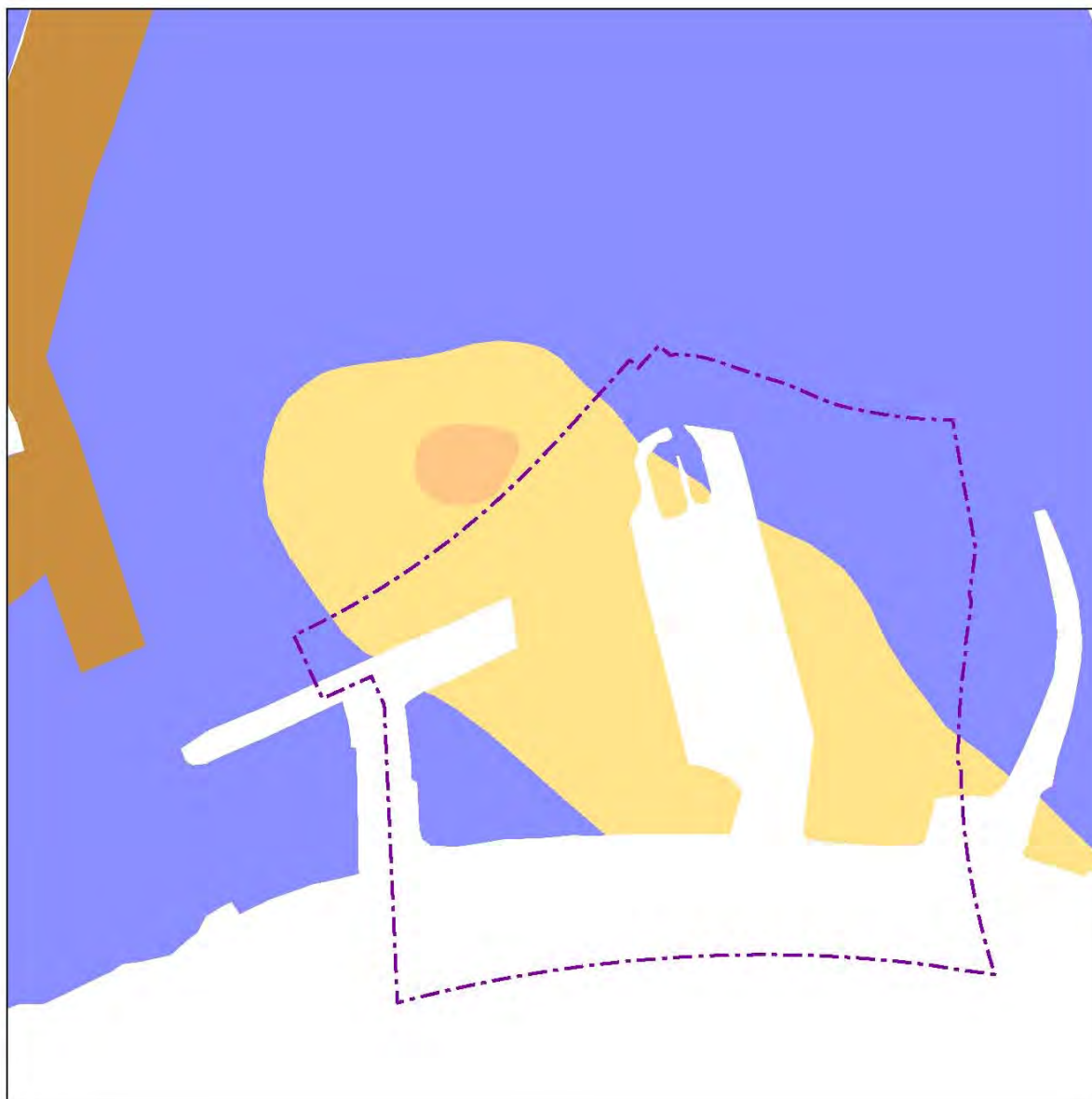
Direct onder de bovenste mariene afzetting, karteerbare oudere mariene of fluviatile afzettingen, zonder veentussenlaag

0 500m 1km 2km



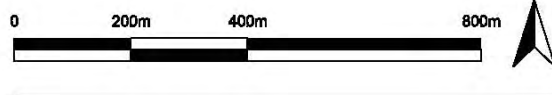
Bijlage 8

CHS kaartlaag 1a met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



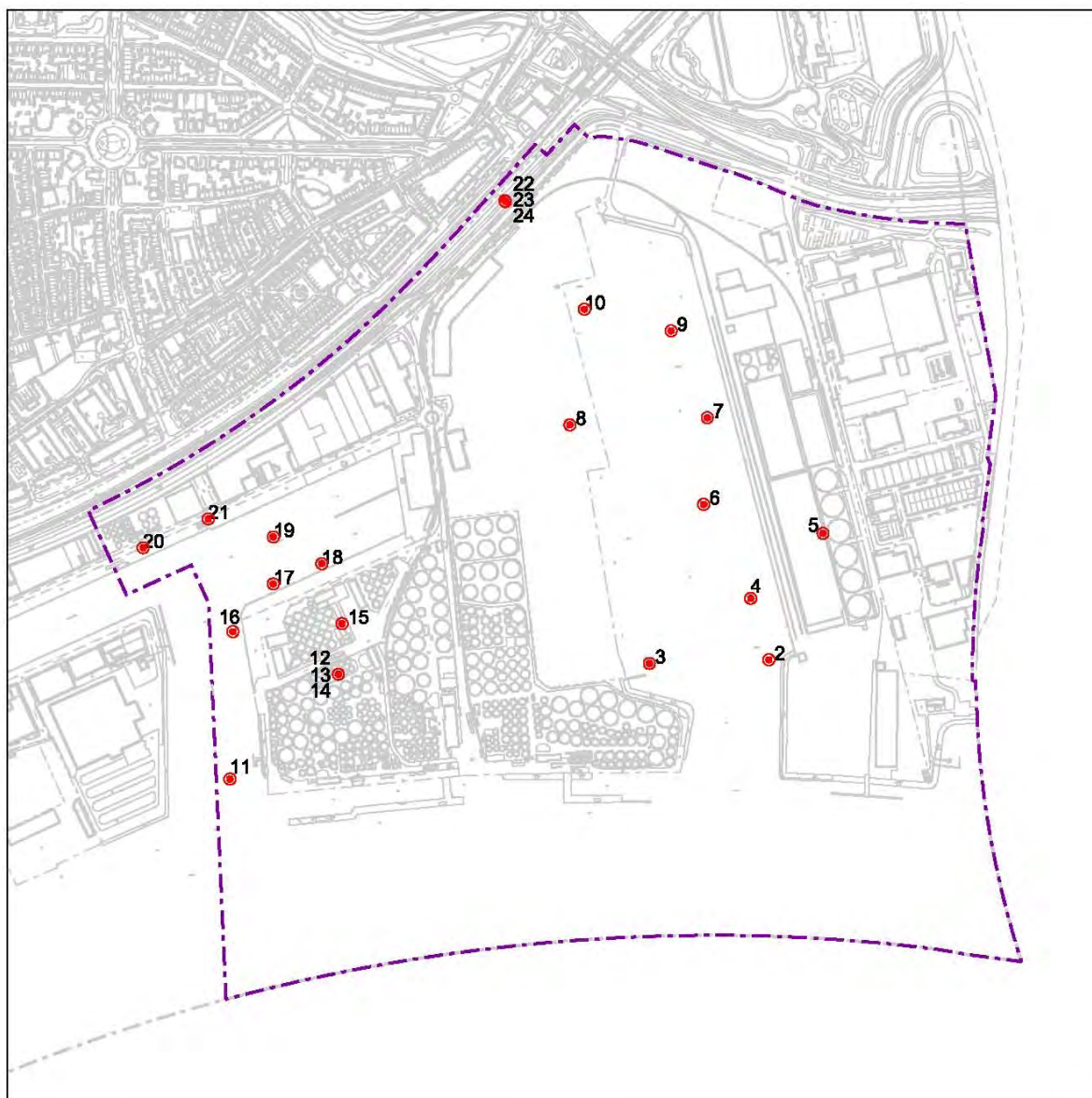
Legenda

-  Duinen en strandzanden / rivierduinen
-  Duinen en strandzanden / rivierduinen
-  Zeeafzettingen
-  Stads- of dorpskern
-  Grens bestemmingsplangebied



Bijlage 9

Lokatie van boringen in het bestemmingsplangebied en een overzicht van de veenlagen in elke boring (Bron: DINOloket).

**Legenda**

Grens bestemmingsplangebied



Locatie boring met nummer (zie tabel)



In en rond Vulcaanhaven, van de Maas naar de Schiedamsedijk

Nr	NITG-nummer	Jaar	Coördinaat	Maaiveld in NAP	Veen in NAP		
1*	B37G2090	1969	84.434/435.244	-	Geen beschrijving beschikbaar		
2	B37G0071	1913	84.685/435.445	3,60 m	-5,35 tot -6,40	-11,50 tot -12,40	
3	B37G0077	1913	84.520/535.440	3,75 m	-5,15 tot -5,75		
4	B37G0072	1913	84.660/435.530	0,60 m		-7,40 tot -8,40	-33,5 tot -34,65
5	B37G0079	1913	84.760/435.620	3,50 m	-2,90 tot -3,35		
6	B37G0073	1913	84.595/435.660	3,60 m	-5,05 tot -7,10	-11,70 tot -13,70	-16,25 tot -17,40
7	B37G0074	1913	84.600/435.780	3,70 m	-3,80 tot -5,90	-11,0 tot -12,30	-16,15 tot -16,25
8	B37G0076	1913	84.410/435.770	3,50 m	-3,90 tot -6,50	-11,20 tot -12,50	-15,50 tot -16,35
9	B37G0078	1913	84.550/435.900	3,70 m	-2,30 tot -3,00	-7,10 tot -10,80	
10	B37G0075	1913	84.430/435.930	3,30 m	-4,85 tot -7,70	-10,70 tot -12,70	

* Niet weergegeven op de kaart.

In en rond KW-haven, van de Maas naar de Schiedamsedijk

Nr	NITG-nummer	Jaar	Coördinaat	Maaiveld in NAP	Veen in NAP		
11	B37G0461	?	83.940/435.280	- 6,20 m			-17,60 tot -18,0
12	B37G0045	1903	84.090/435.425	1,40 m	-7,10 tot -7,85	-8,35 tot -8,85	-9,85 tot -10,35
13	B37G0046	1903	84.090/435.425	1,50 m			-9,75 tot -11,60
14	B37G0047	1903	84.090/435.425	0,60 m		-9,00 tot -9,25	-10,60 tot -11,10
15	B38G0048	1903	84.095/435.495	0,00 m	-5,75 tot -6,50		-10,80 tot -12,25
16	B37G0460	?	83.944/435.484	- 5,40 m			-16,40 tot -16,70
17	B37G0038	1896	84.000/435.550	1,50 m			-9,50 tot -11,50
18	B37G0462	?	84.067/435.578	- 5,00 m			-16,35 tot -17,00
19	B37G0037	1896	84.000/435.615	1,50 m	-3,50 tot -5,50	-10,50 tot -12,50	-15,50 tot -17,50
20	B37G0029	1896	83.820/435.600	2,00 m	-4,00 tot -8,00		-16,00 tot -17,00
21	B37G0030	1896	83.910/435.640	2,00 m	-4,00 tot -7,00	-10,00 tot -11,00	-18,00 tot -19,00

In of bij de Schiedamsedijk

Nr	NITG-nummer	Jaar	Coördinaat	Maaiveld in NAP	Veen in NAP		
22	B37G0057	1906	84.320/436.080	2,90 m	-2,90 tot -3,80	-8,90 tot -9,70	
23	B37G0058	1906	84.321/436.079	2,90 m	0,10 tot -2,70	-8,40 tot -9,60	
24	B37G0059	1906	84.320/436.080	2,90 m	-1,35 tot -3,70	-8,30 tot -9,40	

Bijlage 10

Het bestemmingsplangebied op de Archeologische Monumentenkaart.



Legenda

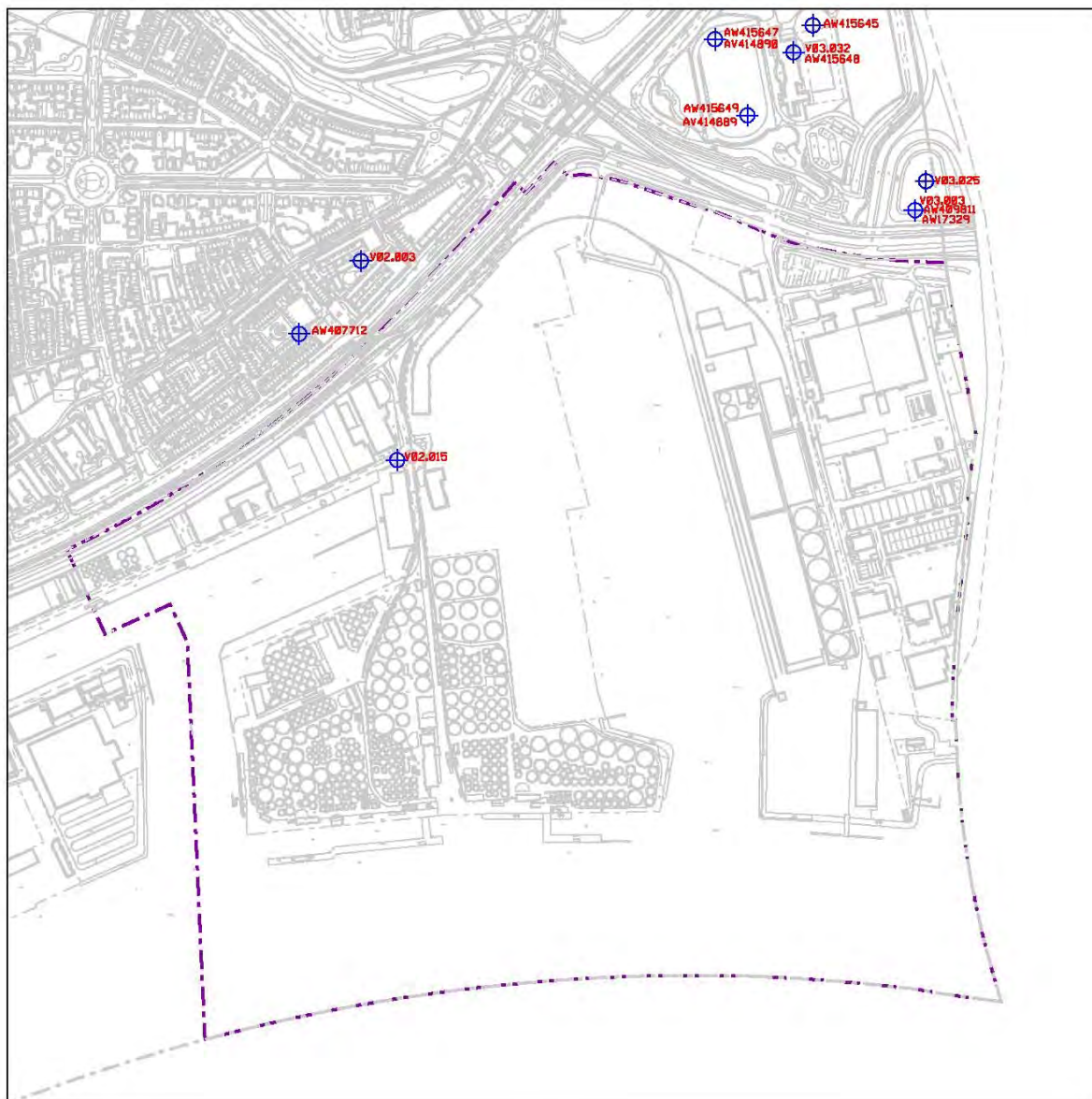
-  .Grens bestemmingsplangebied
-  .Terrein van zeer hoge archeologische waarde

0 150m 300m 600m



Bijlage 11

Locatie archeologische waarnemingen in het onderzoeksgebied.



Legenda



Locatie



Viakcode



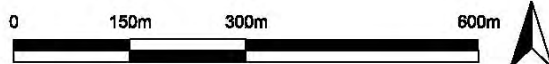
ARCHIS waarnemingsnummer



ARCHIS vondstmeldingsnummer

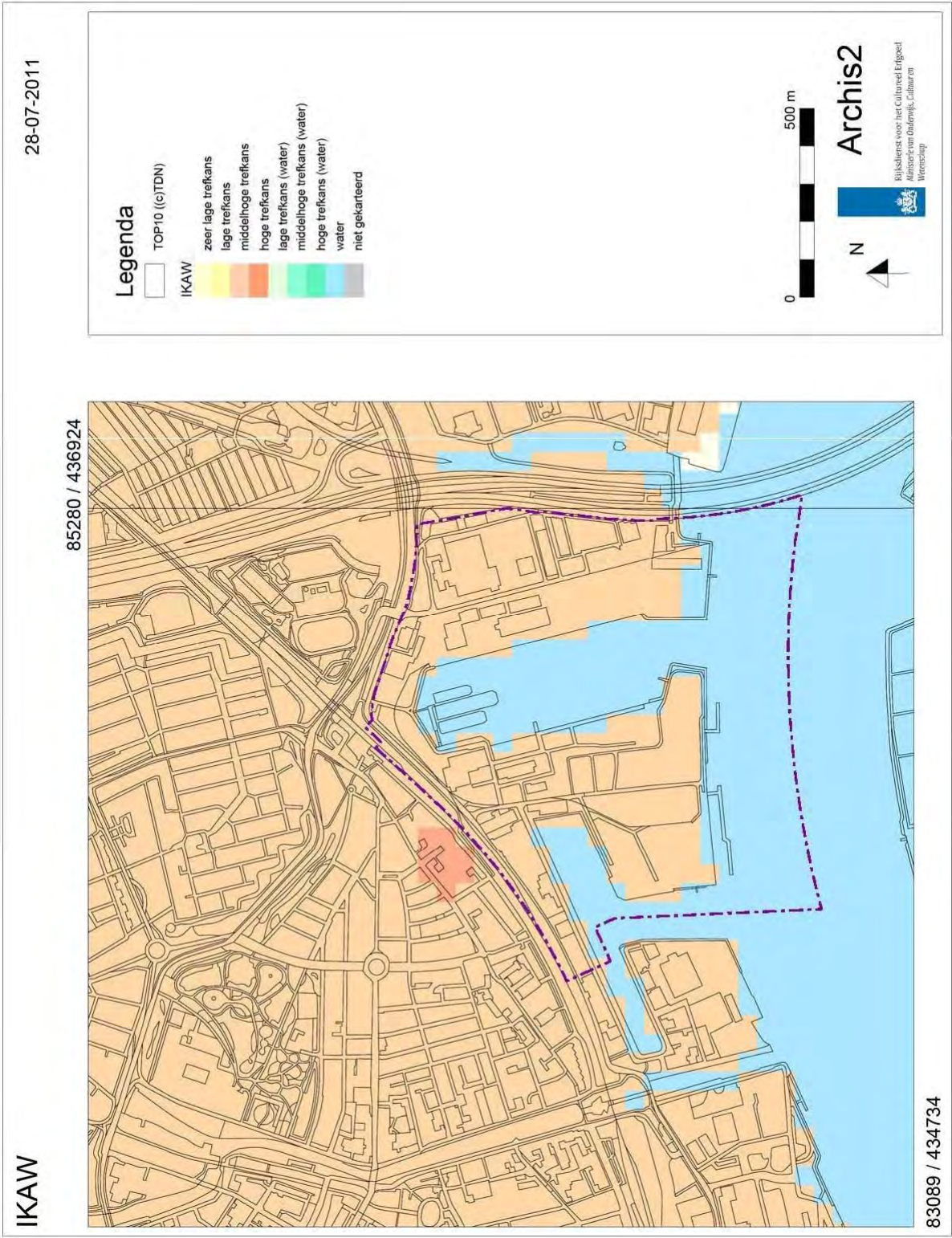


Grens bestemmingsplangebied



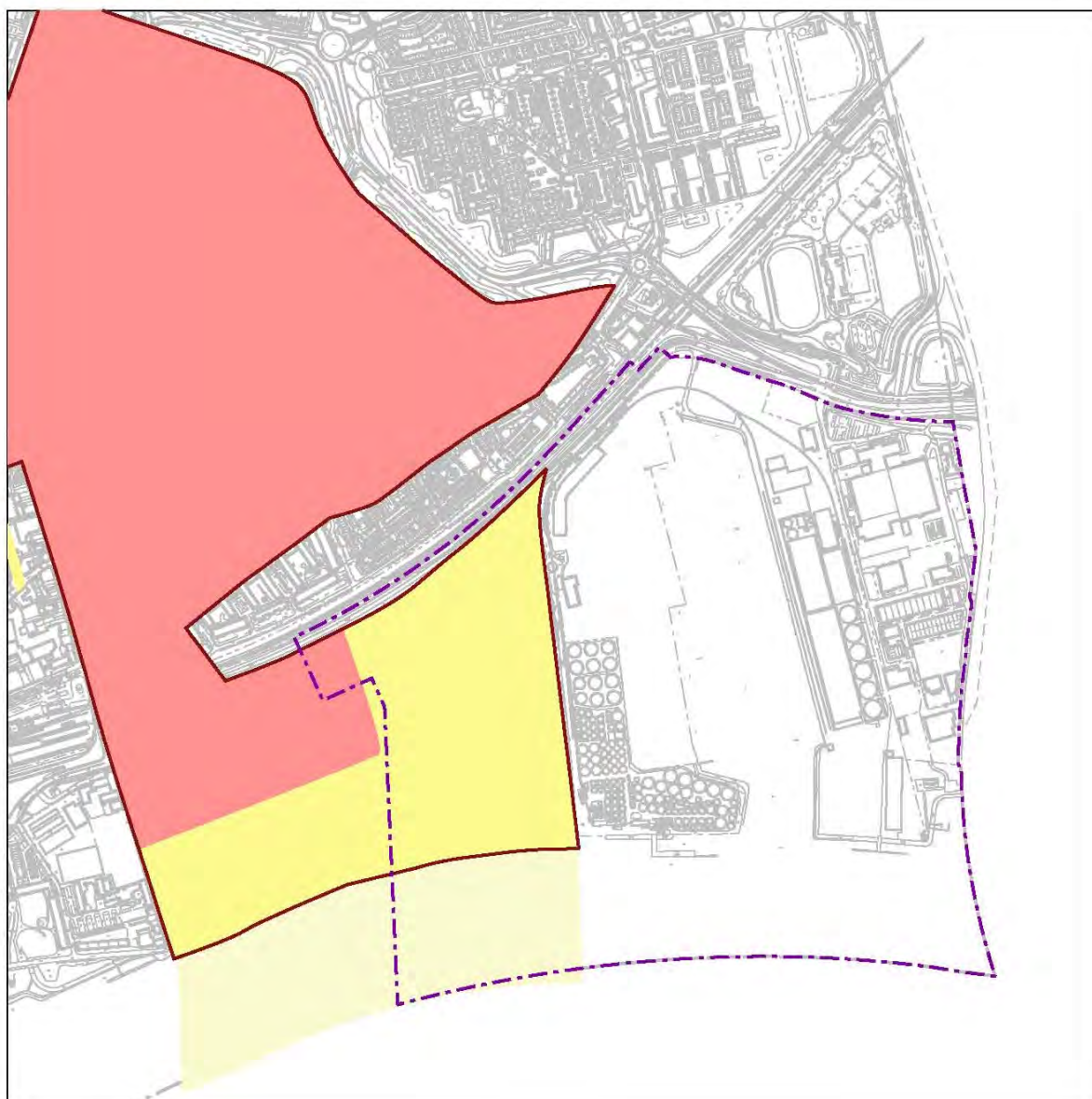
Bijlage 12

Het bestemmingsplangebied op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.



Bijlage 13

CHS kaartlaag 3b met aanduiding van het bestemmingsplangebied.



Legenda

-  Nederzetting, kern. Zeer hoge waarde
-  Nederzetting, kern. Redelijk hoge waarde
-  Relatie nederzetting - landschap. Redelijk hoge waarde
-  Grens bestemmingsplangebied

0 200m 400m 800m



Colofon

Tekst	: Drs. C. Van Loon (VLAK)
Redactie	: Drs. R. Terluin & Drs. T. de Ridder (VLAK)
Figuren, tenzij anders vermeld	: Drs. R. Terluin (VLAK)
Druk	: Repro, Gemeente Vlaardingen

briefnr.
4062/317575



Gemeente Vlaardingen

Nr. Ovx-id 3246/

OMGEVINGSVERGUNNING

Burgemeester en wethouders van Vlaardingen;

beschikkende op de op 25 augustus 2015 ingekomen aanvraag voor een omgevingsvergunning:
met betrekking tot:

- Strijd Gebr. gronden/bouww. met RO (art. 2.1 lid 1c)
- van : Gemeente Vlaardingen, t.a.v. R.J.A. Veeren, Westnieuwland 6
3131 VX VLAARDINGEN;
- voor : aanleg carpoolplaats Schiedamsedijk
- locatie : Schiedamsedijk naast nr. 110;
- kadastrale aanduiding : B 9778;

overwegende,

dat de locatie van de carpoolplaats in het bestemmingsplan 'Rivierzone Oost' is gelegen. De locatie heeft hier de bestemmingen: Bedrijf, Groen, Verkeer. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder meer wegen en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidwerende voorzieningen, groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, reclame-uitingen, kunstwerken en water;

dat de voor 'Groen' aangewezen gronden bestemd zijn voor groen, water, fiets- en voetpaden en perceelontsluitingen. De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven (t.m. milieucategorie 4.2) en de bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals toegangswegen, groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad-en losvoorzieningen en kantines;

dat het voorgenomen initiatief is in strijd met de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Groen' van genoemd bestemmingsplan;.

dat binnenplans afwijken niet mogelijk is;

dat artikel 2.12 lid 1 onder a van de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) aangeeft dat, voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, de omgevingsvergunning slechts kan worden verleend: 2º: in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen;

dat om in aanmerking te komen voor het afwijken van het bestemmingsplan door het volgen van een procedure zal moeten worden voldaan aan de beleidsregels in de Nota vrijstellingenbeleid artikel 19/Wro. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is en blijft het bestemmingplan. In het bestemmingsplan worden ruimtelijke ontwikkelingen voor langere tijd vastgelegd. Op basis van dit gegeven worden in beginsel slechts vrijstellingsprocedures/projectbesluiten gevoerd voor bouwplannen of gebruiksverzoeken die gelegen zijn in een gebied waarvoor een bestemmingsplan ouder is dan 10 jaar en die het maatschappelijk belang dienen, een onvoorziene ontwikkeling en/of bijzondere omstandigheden uitgezonderd;

dat het vigerende bestemmingsplan is vastgesteld op 28 november 2013 en derhalve jonger is dan tien jaar;

dat hier echter sprake is van een onvoorziene ontwikkeling: het betreft een verplaatsing van een reeds bestaande carpoolplaats om de verkeersafwikkeling en het parkeren in de directe omgeving beter te faciliteren;

dat het plan hiermee in aanmerking komt voor een procedure om af te wijken van het bestemmingsplan;.

dat op grond van onderdeel 8 van artikel 4 bijlage II van het Bor, staat dat afgeweken kan worden van het bestemmingsplan ten aanzien van *"Het gebruiken van gronden voor een niet-ingrijpende herinrichting van openbaar gebied"*;

dat onder niet ingrijpende herinrichting de te verwachten gevolgen van de herinrichting voor omwonenden en gebruikers van het desbetreffende gebied betrokken zullen moeten worden;

dat de gevolgen voor omwonenden zeer beperkt tot nihil zijn (gezien de afstand tot de dichtstbijzijnde woningen) en dit voor de gebruikers van het gebied (de bedrijven) ook een beperkte ingreep betreft. Daarbij komt dat de ontwikkeling niet de realisatie van een volledig nieuwe carpoolplaats betreft, maar de verplaatsing van een bestaande carpoolplaats. Het aantal parkeerplaatsen neemt hierbij af (van 49 naar 30);

dat het plan hiermee voldoet aan de beleidsregels in de Nota vrijstellingenbeleid artikel 19/Wro;

dat het plan in aanmerking komt voor een procedure om af te wijken van het bestemmingsplan;

dat het plan stedenbouwkundig is getoetst en dat in de ruimtelijke onderbouwing een stedenbouwkundige visie is opgenomen;

dat in het plan met name het zicht op het Cincinnati gebouw voor een groot deel gewaarborgd is en de poging om het gebouw alzijdig te laten als voldoende geacht wordt;

dat ten oosten van de carpoolplaats een stuk grond wordt ingericht als groenvoorziening. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat het aanzicht van het 'Cincinnati Building' blijft behouden en het 'Cincinnati Building' aan weerszijden in het groen komt te staan;

dat dit één van de ruimtelijke speerpunten bij de beoordeling van het plan was;

dat er derhalve sprake is van een goede ruimtelijke ordening en tegen de uitvoering van het ingediende plan geen bezwaar bestaat;

dat met toepassing van artikel 2.12, lid 1 onder a onder 2 Wabo medewerking kan worden verleend voor het realiseren van bovengenoemd plan;

gelet op de desbetreffende bepalingen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Regeling omgevingsrecht, de Bouwverordening en het Bouwbesluit;

besluiten:

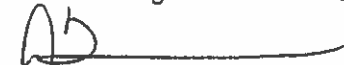
aan geadresseerde:

- met toepassing van artikel 2.12, lid 1 onder a onder 2 Wabo de gevraagde vergunning met betrekking tot het verplaatsen van de carpoolplaats ter hoogte van de

Schiedamsedijk te verlenen, overeenkomstig de hierbij gevoegde gewaarmerkte aanvraag en tekening en bijbehorende planbeschrijving;

Vlaardingen, 29 oktober 2015.

Namens burgemeester en wethouders van Vlaardingen,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'A' followed by a horizontal line.

A.H. van Zetten,
Hoofd Ruimte, Wonen en Milieu.

Gemeente Vlaardingen

Behoort bij besluit

Nr. 4962

d d 28 oktober 2015

Hoofd Ruimte, Wonen en Milieu

Formulierversie
2015.03

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	1940777
Aanvraagnaam	Verplaatsen carpoolplaats Schiedamsedijk
Uw referentiecode	-

Ingediend op	25-08-2015
Soort procedure	Onbekend
Projectomschrijving	Aanleg carpoolplaats Schiedamsedijk
Opmerking	-
Gefaseerd	Nee
Gerelateerde aanvraag/melding	1942805
Blokkerende onderdelen weglaten	Nee
Persoonsgegevens openbaar maken	Nee
Kosten openbaar maken	Nee
Bijlagen die later komen	Niet van toepassing
Bijlagen n.v.t. of al bekend	Gevraagde bijlagen maken onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing, die is bijgevoegd bij deze aanvraag.

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente Vlaardingen
Postadres:	Gemeente Vlaardingen Postbus 1002 3130 EB Vlaardingen
Telefoonnummer:	010-2484000
Faxnummer:	010-2484606
E-mailadres algemeen:	info@vlaardingen.nl
Website:	www.vlaardingen.nl
Contactpersoon:	A.J. Noordam

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Bijlagen

Kosten

Formuliersversie
2015.03

Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	24485270
Vestigingsnummer	000003650650
Statutaire naam	gemeente vlaardingen
Handelsnaam	gemeente vlaardingen

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	R.J.A.
Voorvoegsels	-
Achternaam	Veerer
Functie	Projectleider

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	3131cr
Huisnummer	11
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Markt
Woonplaats	Vlaardingen

4 Correspondentieadres

Postbus	1002
Postcode	3130EB
Plaats	Vlaardingen

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0657588524
Faxnummer	010-2484606
E-mailadres	rja.veeren@vlaardingen.nl

Formulierversie
2015.03

Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente

Vlaardingen

Kadastrale gemeente

☒ Vlaardingen

Kadastrale sectie

B

Kadastraal perceelnummer

9778

Bouwplannaam

Verplaatsen Carpoolplaats Schiedamsedijk

Bouwnummer

-

Gelden de werkzaamheden in deze
aanvraag/melding voor meerdere
adressen of percelen?

☐ Ja

☒ Nee

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel

☒ U bent eigenaar van het perceel

☐ U bent erfpachter van het perceel

☐ U bent huurder van het perceel

☐ Anders

3 Aanvulling locatieaanduiding

Coördinatenstelsel

☒ RD

☐ UTM ED50

☐ ETRS89 / WGS84

☐ Kilometerraai

X-coördinaat

84759

Y-coördinaat

435984

4 Toelichting

Eventuele toelichting op locatie

Verplaatsing van de huidige carpoolplaats, gelegen ten
noorden van de locatie van deze aanvraag

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

1 Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Met welke regels voor ruimtelijke ordening zijn de voorgenomen werkzaamheden in strijd?

- ☒ Bestemmingsplan
- ☐ Beheersverordening
- ☐ Exploitatieplan
- ☐ Regels op grond van de provinciale verordening
- ☐ Regels op grond van een AMvB
- ☐ Regels van het voorbereidingsbesluit

Beschrijf hoe en in welke mate de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de regels voor ruimtelijke ordening.

Aanleg carpoolplaats past niet binnen het bestemmingsplan Rivierzone-Oost, bestemmingen bedrijf en groen

Beschrijf het huidige gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Verharding en grasland/groen

Beschrijf het beoogde gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Carpoolplaats met toegangsweg

Beschrijf de gevolgen van het beoogde gebruik voor de ruimtelijke ordening.

Niet ingrijpende herinrichting van het openbare gebied

Is het beoogde gebruik tijdelijk van aard?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Hebt u een rapport nodig waarin de archeologische waarde van het terrein dat zal worden verstoord in voldoende mate is vastgelegd?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Wordt er afgeweken van het exploitatieplan?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Formuliertersie
2015.03

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
Ruimtelijke onderbouwing	Ruimtelijke onderbouwing carpoolplaats.pdf	Anders	25-08-2015	In behandeling

Formulierversie
2015.03

Kosten

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)?

230000



Figuur 2.1
Besluitgebied (rood kader) en beoogde werkzaamheden