

Vlaardingen

Stationsgebied Centrum



bestemmingsplan

rbai

vlaardingen

stationsgebied centrum

bestemmingsplan

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
12561.00	5 juni 2007	24 jan. 2008		

opdrachtgever : ir. R.A. Sips

Inhoud van de toelichting

1

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Ligging plangebied	3
1.3. Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4. Planvorm	5
1.5. Leeswijzer	5
2. Beleidskader	7
2.1. Rijksbeleid	7
2.2. Provinciaal en regionaal beleid	7
2.3. Gemeentelijk beleid	8
2.4. Conclusie	15
3. Gebiedsvisie	17
3.1. Bestaande situatie	17
3.2. Toekomstvisie	19
3.2.1. Ontwikkelingsvisie op hoofdlijnen	19
3.2.2. Programma	22
3.3. Verkeer en mobiliteit	23
3.3.1. Ontsluitingsstructuur	23
3.3.2. Mobiliteitstoets	27
3.3.3. Parkeren	34
4. Juridische planbeschrijving	35
5. Programma	37
6. Onderzoek	39
6.1. Geluid	39
6.1.1. Algemeen	39
6.1.2. Industrielawaai	39
6.1.3. Geluidsbelasting goederenemplacement	42
6.1.4. Wegverkeerslawaaï	44
6.1.5. Railverkeerslawaaï	47
6.1.6. Cumulatie van geluid	49
6.1.7. Vertaling in bestemmingsplan	51
6.2. Externe veiligheid	51
6.3. Luchtkwaliteit	54
6.4. Overige hinder van bedrijven	56
6.5. Bodemkwaliteit	58
6.6. Water	59
6.7. Ecologie	64
6.8. Archeologie en cultuurhistorie	67
7. Economische uitvoerbaarheid	69
8. Informatie en overleg	71

Bijlagen:

1. Onderzoek luchtkwaliteit.
2. Bezonningstekening.

Separate bijlagen:

- B+B, Stedenbouwkundig plan Stationsgebied Centrum Vlaardingen, juli 2006.
- RBOI/DCMR, Vlaardingen Stationsgebied Centrum, akoestisch onderzoek bestemmingsplan, juni 2007.
- Cauberg Huygen, Akoestische situatie woningbouw rondom het emplacement Vlaardingen Westhavenkade 82. Rapport: 20060885-02, oktober 2006.
- DCMR, Vlaardingen Deelgebied Station Centrum, advisering externe veiligheid, december 2006 & Aanvulling RO-advies Stationsgebied, mei 2007.
- DTV Consultants B.V., Verkeerstellingen 13 kruispunten, POVS846, augustus 2004.
- Syncera Milieu B.V., Kostenrisico's bodemverontreiniging herstructurering Stationsgebied Centrum Vlaardingen, projectnr. B06A0164, datum concept: 15 mei 2006.
- Verhoeve Milieu West, verkennend bodemonderzoek Deltaweg, Galgkade, Parallelweg te Vlaardingen, project 35143, november 2003.
- De Spoorweg combinatie, oriënterend bodemonderzoek N.S. emplacement Vlaardingen Centrum KM 5.100-6.200 Geocode 115, augustus 2001.
- Bureau Mertens, Het voorkomen van planten, insecten, broedvogels en amfibieën in het Stationsgebied te Vlaardingen, augustus 2006.

1.1. Aanleiding

Begin jaren negentig hebben de samenwerkende gemeentes in het Rijnmondgebied in het kader van ROM Rijnmond een convenant getekend gericht op een dubbele doelstelling: versterking van de economische structuur én verbetering van de leefbaarheid in de regio.

In vervolg hierop besloot de gemeenteraad van Vlaardingen in 1998 tot een integrale aanpak van de Rivierzone; de vijf kilometer lange zone van voornamelijk buitendijkse gronden langs de Nieuwe Maas. Deze aanpak is gericht op een duurzame ruimtelijke vernieuwing.

Dankzij de ligging aan de rivier, de economische dynamiek in de regio en zichtbare historische ontwikkelingslijnen, zijn er in dit gebied volop kansen om een veelzijdige en eigentijdse stedelijke omgeving te ontwikkelen. Een van de centrale opgaven van het project Rivierzone is de stad terug te brengen naar de rivier.

Eind 2001 is door de gemeenteraad de Nota Hoofdlijnen met bijbehorende Nota van Aanbevelingen vastgesteld met daarin de doelstellingen van de Rivierzone-ontwikkeling en de te realiseren projecten. Als vervolg hierop zijn in 2002/2003 nadere verkenningen uitgevoerd naar technische, stedenbouwkundige en financiële eisen en randvoorwaarden van de beoogde ontwikkelingen.

Op 28 januari 2004 heeft de gemeenteraad van Vlaardingen het Structuurplan Rivierzone vastgesteld met de daarbij behorende Integrale Milieunota. Dit Structuurplan biedt het formele beleidskader voor de revitalisering en herontwikkeling van de Rivierzone in de gemeente Vlaardingen. Belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling vindt plaats in het Stad&Milieugebied: hier moet de stad Vlaardingen opnieuw een verbinding krijgen met de rivier. In dit gebied vindt daarom een transformatie plaats van bestaand bedrijfsgebied tot hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied. Het Stad&Milieugebied kent een aantal deelgebieden, onder andere het Stationsgebied Centrum. Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied Centrum heeft de gemeente Vlaardingen in 2005 een Haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd.

De uitkomsten van het Haalbaarheidsonderzoek bevestigen de mogelijkheden om de Stationslocatie te ontwikkelen tot een aantrekkelijke nieuwe wijk met een substantieel en gevarieerd woningbouwprogramma in combinatie met stedelijke voorzieningen. In vervolg op het uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek heeft de gemeente dan ook besloten voorliggend bestemmingsplan voor het Stationsgebied Centrum op te stellen. In dit bestemmingsplan worden de beoogde ontwikkelingen in een juridisch-planologisch kader vastgelegd, zodat voor de beoogde ontwikkelingen op termijn bouwvergunning kan worden verleend.

1.2. Ligging plangebied

Het uitgangspunt bij de begrenzing van het plangebied is het bestemmingsplan alleen die gronden te laten omvatten die nodig zijn voor het project Stationsgebied Centrum. De bestaande omliggende wegen worden in het nieuwe bestemmingsplan eveneens meegenomen omdat die gronden noodzakelijk zijn voor realisering van de nieuwe verkeersstructuur. Het plangebied wordt begrensd door (de noordgrens van) de Parallelweg, het sluizencomplex (Sluisplein) de Galgkade/Deltaweg en de Van Beethovensingel. Voor de begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar figuur 1.

1.3. Vigerende bestemmingsplannen

Binnen de grenzen van het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

- Groot Vettenoord, vastgesteld door de raad op 5 juni 1996, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (GS) van Zuid-Holland op 17 september 1996;



figuur 1
ligging plangebied

- 1^e partiële herziening Vettenoordsepolder-Oost, door de raad vastgesteld op 27 april 1994, door GS van Zuid-Holland goedgekeurd op 22 november 1994;
- Oostwijk-Zuid, vastgesteld door de raad op 11 maart 1993, goedgekeurd door GS van Zuid-Holland op 13 juli 1993;
- bestemmingsplan Vettenoordsepolder-Oost, door de raad vastgesteld op 3 oktober 1985, door het Dagelijks Bestuur van Rijnmond goedgekeurd op 20 mei 1986;
- Partieel uitbreidingsplan in hoofdzaak Vlaardingen, vastgesteld door de raad op 4 september 1959, goedgekeurd door GS van Zuid-Holland op 27 november 1961;
- Plan in onderdelen A, vastgesteld door de raad op 28 april 1950, goedgekeurd door GS van Zuid-Holland op 24 mei 1951 (boven de spoorweg);
- Uitbreidingsplan in onderdelen "Maasboulevard", vastgesteld door de raad op 5 november 1959, goedgekeurd door GS van Zuid-Holland op 19 september 1960.

Voor een overzicht van de ligging van de vigerende bestemmingsplannen wordt verwezen naar figuur 2. Voor een deel van het plangebied, voornamelijk bestaand uit het rangeerterrein, viert vooralsnog geen bestemmingsplan.

1.4. Planvorm

Omdat het bestemmingsplan een ontwikkelinggericht karakter heeft, wordt uitgegaan van een globaal eindplan. Wat betreft realiseringsmogelijkheden en flexibiliteit biedt deze planvorm de meeste voordelen. Het nadeel is dat minder rechtszekerheid kan worden geboden. Mede daarom zullen in het plan de verkeersstructuur en de "vaste" elementen, de dijk en het spoor, als zodanig worden bestemd. De globaliteit komt tot uiting in de, tussen die vaste elementen liggende, ontwikkelingsgebieden. Binnen die ontwikkelingsgebieden zullen randvoorwaarden voor de toekomstige bebouwing worden gesteld. Deze randvoorwaarden komen voort uit het stedenbouwkundig ontwerp en uit de vereisten ten aanzien van de milieuaspecten (met name geluid).

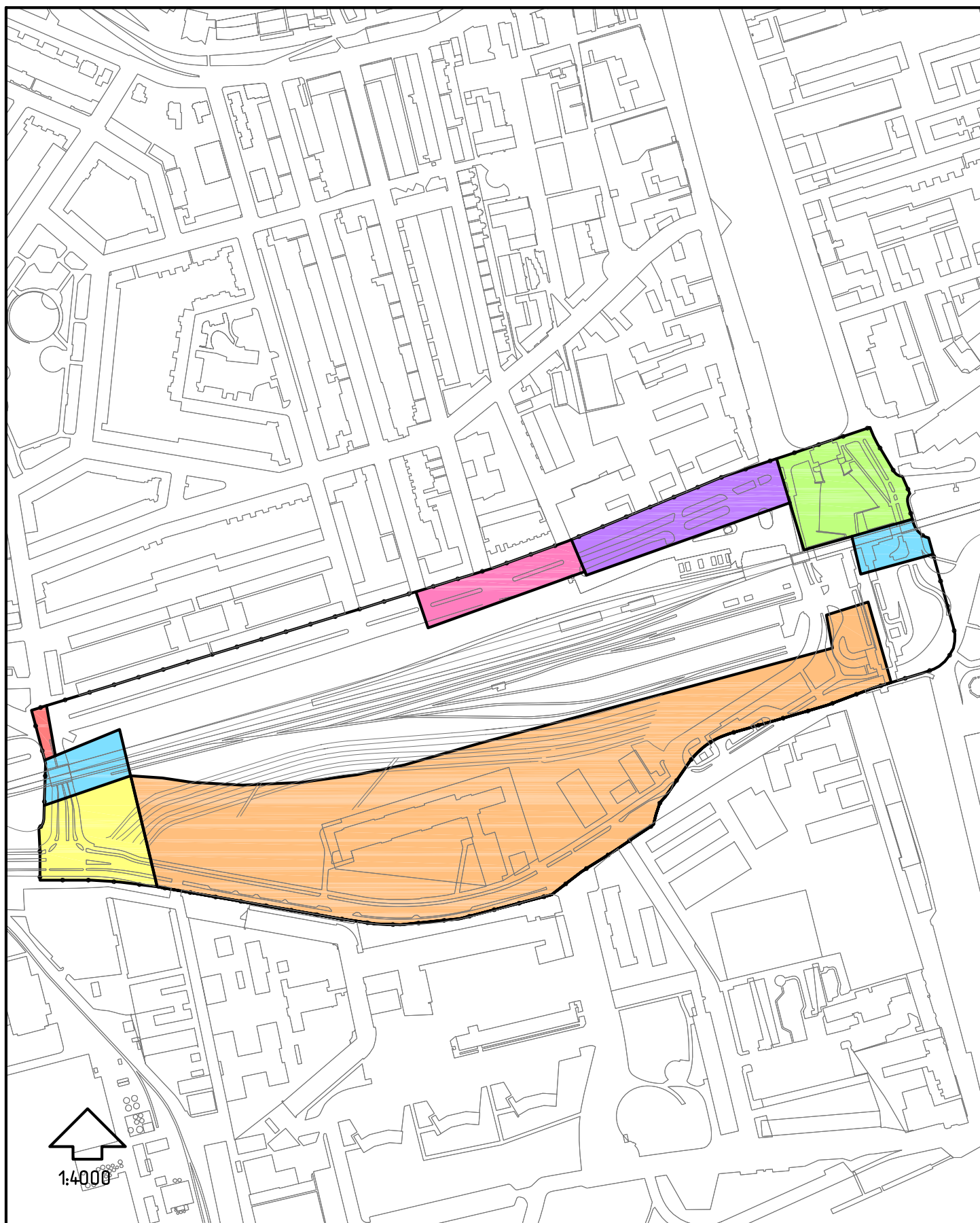
Het plangebied wordt onderscheiden in drie ontwikkelingsgebieden:

- "Parallelweg" met een mix van functies: woningbouw, educatie/kantoren, zorgvoorzieningen, dienstverlening, detailhandel en horeca;
- "Spoor en Sluis" met mogelijk woningbouw langs het spoor en op het Sluisplein zorgvoorzieningen, kantoor en educatie dan wel appartementen;
- "Galgkade", woningbouw in de appartementensfeer.

De grenzen tussen de ontwikkelingsgebieden worden bepaald door de vaste structuren: het spoor (inclusief het laad- en losterrein) en de dijk. De Parallelweg en de te reconstrueren wegenstructuur (Sluisplein en Galgkade/Deltaweg) vormen zoals gezegd de grenzen van het totale plangebied.

1.5. Leeswijzer

Na deze inleiding zal in hoofdstuk 2 worden ingegaan op het beleid dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen: de gebiedsvisie. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 4 toegelicht. Hierin worden de gekozen bestemmingen en de methodiek van de voorschriften verklaard. De onderbouwing van de programmatische behoefte wordt in hoofdstuk 5 behandeld, het (milieu)onderzoek ten behoeve van deze ontwikkeling en bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 6 weergegeven. In hoofdstuk 7 wordt op de economische uitvoerbaarheid ingegaan. Hoofdstuk 8 bevat de resultaten van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.



	geen bestemmingsplan		Vetto Noordsepolder-Oost
	Groot Vetto Noord		Partieel uitbreidingsplan Vlaardingen
	1e part. herz. VOP Oost		Plan in onderdelen A
	Oostwijk-Zuid		Uitbreidingsplan inderd. "Maasboulevard"

figuur 2
vigerende bestemmingsplannen

2.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

In deze nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het Rijk stimuleert de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen en de modernisering van verouderde terreinen. De nationale opgave voor herstructurering is ruim 21.000 ha (ruim 20% van het huidige areaal). Omdat herstructurering maar in zeer beperkte mate extra terreinwinst oplevert, is tot 2020 naar verwachting nog ruim 23.000 ha nieuwe bedrijventerreinen nodig.

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV-beleid) worden vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) (2005)

Het RR2020 is zowel een streekplan als een regionaal structuurplan. De drie hoofddoelstellingen van RR2020 zijn:

- verbeteren van de woon- en leefomgeving;
- versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief;
- bevorderen van de sociaal-culturele diversiteit.

De kern van de gezamenlijke ontwikkelingsopgave bestaat uit tien punten. In deze tien punten zit de essentie van de regionale opgave voor de komende vijftien jaar. De ontwikkeling van het Stationsgebied Centrum als onderdeel van de Rivierzone Vlaardingen geeft inhoud aan de volgende punten:

- rivierzones;
- trendbreuk in de herstructurering;
- proactieve aanpak van de milieuproblematiek.

Eén van de opgaven die genoemd wordt voor de Regio Rotterdam is het creëren van een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden.

Op de plankaart is het plangebied weergegeven als "stads- en dorpsgebied": aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, maar waarin ook functies voorkomen als bedrijvigheid, (soms grootschalige) kantoorconcentraties en andere stedelijke voorzieningen waaronder ook stedelijk groen en water.

De ambitie is om het aanbod aan aantrekkelijke woningen en woonmilieus te vergroten, zowel in kwaliteit als in aantallen en ze bovendien beter te spreiden over de regio. In Vlaardingen is het de bedoeling om kleine, gestapelde huurwoningen te onttrekken en woningen met meer kwaliteit toe te voegen. Het indicatieve woningbouwprogramma gaat uit van het onttrekken van 1.700 woningen en de bouw van 2.800 woningen (geheel binnenstedelijk).

Voor het stationsgebied gaat de provincie uit van een indicatief woningbouwprogramma van 100 woningen tot 2010 en 300 tussen 2010 en 2020. Station Vlaardingen is aangemerkt als een bestaand station aan een regionale raillijn.

ROM Rijnmond: "Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond" (2000)

De revitalisering van het rivierfront is ondergebracht in het ROM Rijnmondproject **"Herstructurering rivierfront Rechtermaasoever"**. Dit project is een gezamenlijk initiatief van onder meer de gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, de Stadsregio, provincie Zuid-Holland, Kamer van Koophandel en ministeries van EZ, V&W en VROM.

Als eerste fase is de **Contourennota Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond** (januari 2000) verschenen. Het rapport gaat in op het dilemma van economische revitalisering en de noodzaak van verbetering van de leefbaarheid in het gebied. De verbetering van de leefbaarheid staat onder druk omdat de verwachting is dat de milieuhinder vanwege geluid in de toekomst onvoldoende zal afnemen ondanks geluidsbeperkende maatregelen. Herontwikkeling van de Rechtermaasoever is zowel vanuit economisch perspectief als vanuit leefbaarheidsoverwegingen dringend gewenst.

Begin 2002 is een regionale ontwikkelingsvisie verschenen, gevolgd door een bestuurlijke intentieovereenkomst. De werkgroep RO/Milieu waarin de provincie is vertegenwoordigd, heeft inmiddels voorstellen ontwikkeld voor een zogenoemde "milieuaandachtszone". Achterliggende gedachte bij het instellen van een dergelijke zone is het feit dat de matige milieukwaliteit op de Rechtermaasoever kan worden gecompenseerd door een hoge ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld karakteristieke oude binnenhaven). Bij het bepalen van de begrenzing van de aandachtszone zijn alle milieuaspecten in beschouwing genomen (Bestuurlijk afsprakenkader Herstructurering Rechtermaasoever, december 2004).

2.3. Gemeentelijk beleid

Stadsvisie "Koers op 2020" (2000)

In de Stadsvisie zijn diverse ambities naar voren gekomen waarvan de voor dit bestemmingsplan meest relevante hieronder zijn aangegeven:

- het meer aanbrengen van fysieke samenhang binnen het centrum en het versterken van de verbinding tussen het winkelcentrum en het cultureel-historische centrum;
- het streven naar gedifferentieerde woon- en werkmilieus in de Vlaardingse wijken;
- het vergroten van het aanbod kwalitatief goede woningen in de (middel)hoogbouw;
- het zoveel mogelijk aansturen op behoud van bestaande schone bedrijvigheid en werkgelegenheid, maar niet per definitie op de huidige locaties;
- het binnen bepaalde randvoorwaarden aantrekken van nieuwe bedrijvigheid met name in de dienstverlening en recreatie;
- het verbeteren van de ontsluiting van de industriezone en de relatie met het woongebied.

In de stadsvisie is de herstructurering van de Rivierzone aangegeven als één van de gemeentelijke prioriteiten. Ruimte voor verdere groei en expansie van de haven in Vlaardingen ontbreekt en er is verpaupering te signaleren in delen van de Koningin Wilhelminahaven. Doelstelling is om verouderde, overlastgevende industrieën geleidelijk te vervangen door economische activiteiten in de sectoren dienstverlening/recreatie. De Rivierzone heeft de potentie om "de moderne kamer van het Vlaardingse hart" te worden.

Uitgangspunt voor het gebied rond de Oude Haven en de Koningin Wilhelminahaven is economische heroriëntatie, gecombineerd met woningbouw. Met name op dit gedeelte van de Maasoever kan een aantrekkelijk woon- en werkgebied ontstaan. Het wonen krijgt zodoende een stedelijk maritiem karakter. Tevens is in de Stadsvisie het gedeeltelijk bestemmen van de Koningin Wilhelminahaven als zeejachthaven genoemd. In de gehele Maasoeverzone ten westen van het Deltahotel, is in de visie ruimte gelaten voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020 (2003)

De ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020 is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie "Koers op 2020". In het rapport zijn zeven doelstellingen aangegeven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de drie noemers: ongedeelde stad, vitale stad en duurzame stad:

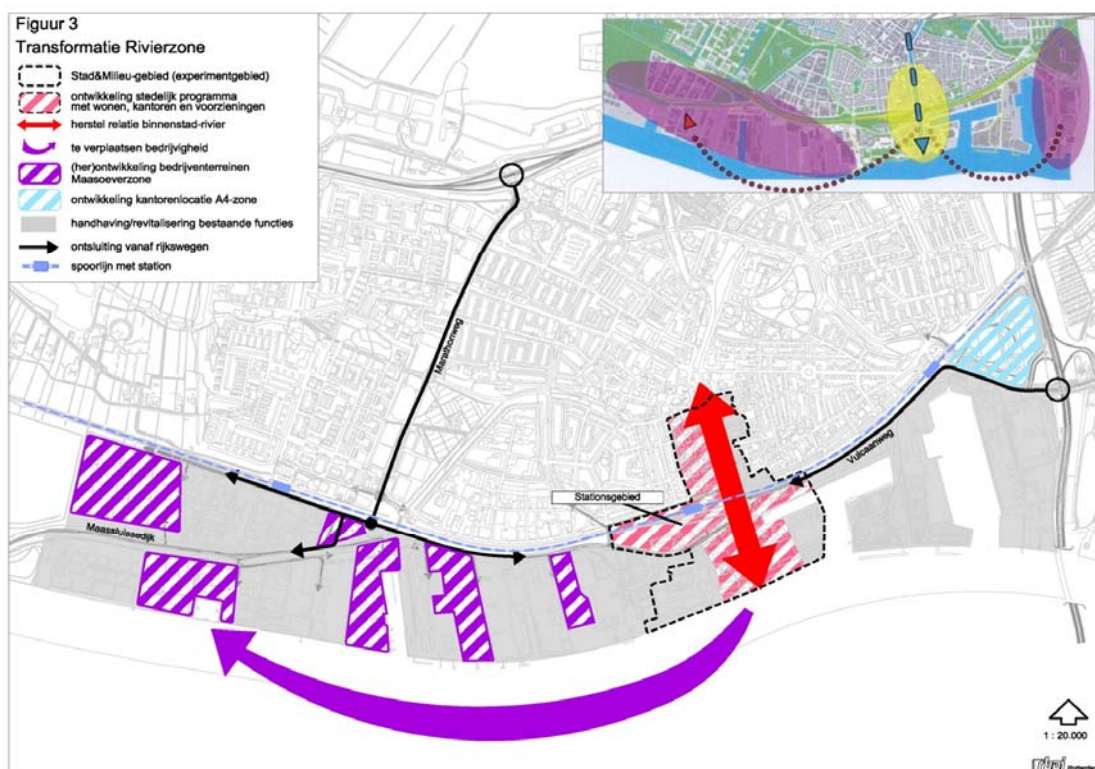
- versterken van de stedelijke groenstructuur;
- herwaarderen van de cultuurhistorie;
- vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- spreiden van zorgvoorzieningen;
- versterken van de stadsranden en de Broekpolder;

- anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur;
- vergroten van de werkgelegenheid.

Structuurplan Rivierzone (2004)

Op 28 januari 2004 is het Structuurplan Rivierzone vastgesteld met de daarbij behorende Integrale Milieunota. Dit Structuurplan biedt het formele beleidskader voor de revitalisering en herontwikkeling van de Rivierzone. Belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling vindt plaats in het Stad&Milieugebied: hier moet de stad Vlaardingen opnieuw een verbinding krijgen met de rivier. In dit gebied vindt daarom een transformatie plaats van bestaand bedrijfsgebied tot hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied. Hiertoe zullen enkele gevestigde (en milieubelastende) bedrijven worden verplaatst.

Vanuit de geformuleerde ambities in het Structuurplan Rivierzone moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met een kwalitatief hoogwaardige invulling van dit gebied. Er moet sprake zijn van een verantwoorde en goede woon- en leefkwaliteit, binnen de beperkingen die dit gebied heeft, maar ook met het optimaal benutten van ruimtelijk-functionele kwaliteiten.



In de Integrale Milieunota is uitvoerig ingegaan op de mogelijke milieubelemmeringen voor de ontwikkelingen in het gehele Stad&Milieugebied. Aangetoond is dat in relatie tot de beoogde woningbouw:

- het economisch goed functioneren van de te handhaven bedrijven binnen de reeds vastgelegde milieuraandoorwaarden kan worden veiliggesteld;
- en tevens een aanvaardbaar tot goed woon- en leefklimaat in de gewenste nieuwe woongebieden en bij andere gevoelige functies mogelijk is.

Haalbaarheidsstudie stationsgebied

Voor de ontwikkeling van het stationsgebied heeft de gemeente Vlaardingen een Haalbaarheidsstudie uitgevoerd. In dat kader is door de gemeente Vlaardingen het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied verder uitgewerkt. Dit stedenbouwkundige plan is nader getoetst op de verschillende milieuaspecten. Op basis van het verder uitgewerkte stedenbouwkundig plan is onder andere uitgezocht in hoeverre de mogelijkheid voor woningen in het gebied door milieuhinder wordt beperkt. Algemene conclusie is dat overal in het plangebied woningbouw mogelijk is. Deze mogelijkheid is in grote delen van het gebied wel gekoppeld aan specifieke maatregelen. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de stedenbouwkundige invulling van het gebied.

Milieubeleidsplan en Milieubeleidsvisie Vlaardingen

In het Vlaardingse Milieubeleidsplan 2000-2003 is als uitgangspunt genomen dat de zorg van de gemeente primair is gericht op het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving en de bescherming en verbetering van het milieu, in de zin van schoon en veilig. De volgende drie aspecten van het milieubeleid zijn in dit plan als speerpunten aangewezen.

1. Gebiedsgericht milieubeleid en leefbaarheid

In de Stadsvisie is aangegeven dat het welzijnsbeleid en het ruimtelijke ontwikkelingsbeleid – in samenhang met de economische ontwikkeling – verder zullen worden uitgewerkt ten behoeve van de verbetering van de leefomgevingskwaliteit. De milieukwaliteit is een belangrijk onderdeel van deze leefomgevingskwaliteit en zal daarom een geïntegreerd onderdeel van ontwikkelingsvisies en bestemmingsplannen moeten zijn. Het benoemen van de gewenste milieukwaliteit in relatie tot de ruimtelijke kwaliteiten bij de opstelling van een bestemmingsplan vereist in elk geval een goed inzicht in de actuele kwaliteit van het milieu per gebied. Voor wat betreft het gebiedsgericht milieubeleid en leefbaarheid gelden de volgende doelen en acties:

- het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit door middel van milieuadviezen (bodem, water, lucht, geluid, veiligheid en verkeer) of via milieuvergunningen;
- het opstellen van actuele milieukwaliteitskaarten per gebied en het actueel houden van de onderliggende bestanden en het vaststellen van een bodembeheerplan met bodemkwaliteitskaart voor de woongebieden in Vlaardingen;
- het vormgeven/uitwerken van gebiedsgericht milieubeleid per (deel)gebied en op termijn voor de hele stad, rekening houdend met de nieuwste beleidsontwikkelingen.

2. Duurzaamheid

Duurzaamheid heeft betrekking op het zuinig omgaan met energie, grondstoffen en ruimte. Met duurzame stedenbouw wordt een vorm van stedenbouw beoogd, die in alle stadia van het planproces kansen en mogelijkheden benut om een hoge ruimtelijke kwaliteit tot stand te brengen in combinatie met een lage milieubelasting. Voor wat betreft het onderwerp duurzaamheid gelden de volgende doelen en acties:

- het stimuleren van duurzaam bouwen van nieuwe woningen en utiliteitsbouw en mogelijke toepassing bij renovatie;
- onderzoek naar potenties van toepassing van duurzame energiebronnen of het verder terugdringen van het energieverbruik in een aantal grote bouwprojecten;
- het stimuleren van het gebruik van meer duurzame vervoermiddelen (zoals fiets, tram/metro en trein) en de beschikbaarheid van veilige, hoogwaardige fietspaden en stallingsmogelijkheden;
- het optimaliseren van de afvalinzamelingsstructuur per wijk.

3. Ecologische kwaliteit

Ecologische kwaliteit heeft betrekking op de kwaliteit van flora en fauna en het versterken van het groenblauwe netwerk. Het opstellen van een integraal beleid ten aanzien van groen en water vormt een speerpunt. De volgende doelen en acties zijn beschreven:

- het optimaal handhaven en realiseren van Groene Hoofd- en Substructuren conform het Groenbeleidsplan 1998-2008;
- het realiseren van een optimaal integraal waterbeheer ten behoeve van een duurzaam watersysteem;
- het waar mogelijk toepassen van gescheiden rioolstelsels bij nieuwbouw;
- ruimtelijke reservering en uitvoering van kleine projecten, zoals een autowasplaats op opvang en benutting van regenwater.

In de door de gemeenteraad vastgestelde **Milieubeleidsvisie 2004-2007** wordt inhoudelijk niet een geheel nieuwe koers gevaren, maar worden accenten anders gelegd. De gemeenteraad heeft er behoefte aan om het milieubeleid meer centraal te stellen en te communiceren. De rol van burgers en bedrijven in de uitvoering van het milieubeleid, maar ook die van de gemeentelijke organisatie, komt tot uitdrukking door middel van actuele thema's en strategische doelen.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (2004)

Verkeersinfrastructuur legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) "Kwaliteit in bereikbaarheid (2005-2015)",

vastgesteld in 2004 en de Parkeernota Vlaardingen uit 2003 moet, binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik, de ruimte voor verkeer worden vastgelegd.

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebiedsontsluitingswegen (50 km/h-wegen). Waar mogelijk worden langzaam- en snelverkeer van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen (zoals in de vorm van 30 km/h-zones). Op de erftoegangswegen worden langzaam- en snelverkeer in principe gemengd. Een te hoge verkeersintensiteit (voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer) is hier ongewenst. Voor alle wegen in Vlaardingen geldt het streven naar een duurzaam veilige inrichting.

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

Per bestemmingsplangebied kan de ruimteclaim voor verkeer en vervoer worden uitgewerkt. Daarbij moet de toekomstige parkeervraag in voldoende mate worden gefaciliteerd met de geldende parkeernormen uit de parkeernota. De normen voor het fietsparkeren dienen daarnaast in het verlengde te liggen van het GVP.

Groenbeleidsplan Vlaardingen 1998-2008

Voortvloeiend uit de intenties en conclusies van de Structuurschets 1993 is het Groenbeleidsplan ontwikkeld dat in 1998 als sectoraal kaderplan door de gemeenteraad is vastgesteld. De Structuurschets 1993 legt een aantal ruimtelijke claims door het benoemen van de Groene Hoofd- en Substructuur. In het Groenbeleidsplan worden op basis van de doelen van de Structuurschets en de sterke en zwakke kanten van het Vlaardingse groen, vijf planonderdelen benoemd, die het huidige groenareaal een positieve impuls moeten geven en waarbij haar zwakke kanten moeten worden omgebogen tot sterke kwaliteiten.

1. Stad van Verschil: Vlaardingen kent een groot aantal stedelijke milieus. Deze verzameling van sterk verschillende wijken op een relatief gering oppervlak bepaalt de sterke woonkwaliteit van Vlaardingen.
2. Stad aan het landschap: zeker 75% van de Vlaardingse stadsrand grenst aan het weiderecreatielandschap of aan de rivier. Deze hechte relatie van stad en omgeving kan zowel ruimtelijk als functioneel meer worden uitgebuit.
3. Natuur in de Stad: in Vlaardingen is onderscheid te maken in twee aspecten van natuur: Natuurwaarde, die gebieden die door maat, schaal en verbinding met het buitengebied een rijkdom aan planten en dieren herbergen (Broekpolder) en Natuurbeleving, waarbij het gaat om het beeld dat in de buurt wordt ervaren. Door inrichting en beplanting kan hier een landschappelijke sfeer worden opgeroepen.
4. Het gebruik: voor de stad spelen openbare ruimtes door hun functie en gebruikintensiteit een belangrijke rol. De bereikbaarheid van sport- en recreatieve voorzieningen is een belangrijk beleidsuitgangspunt.
5. Boulevards: op basis van het huidige bomenbestand wordt een versterking van de wijkspecifieke bomenstructuur voorgesteld.

In het Groenbeleidsplan Vlaardingen wordt een stedelijke typologie gehanteerd waarin een groot aantal stedelijke milieus uit verschillende tijdperken is te onderscheiden. Zo heeft zich in de afgelopen eeuw een serie bouwstijlen en stedenbouwkundige principes voorgedaan die – gekoppeld aan een flinke industriële bouwproductie – worden teruggevonden in de stad in de vorm van een verzameling van sterk verschillende wijken op een relatief gering oppervlak. De stedelijke typologie kenmerkt zich als het ware door een lappendeken van verschil. De openbare ruimtes in die lappendeken zijn ingevolge het Groenbeleidsplan onder te brengen in een viertal karakters. De locatie Stationsgebied Centrum valt onder het karakter: de haven en de delta.

Welstandsnota (2004)

Op 28 januari 2004 heeft de gemeenteraad de welstandsnota voor het hele grondgebied van de gemeente Vlaardingen vastgesteld. In deze nota zijn onder meer criteria voor de beoordeling van een bouwaanvraag ten aanzien van het uiterlijk en de plaatsing van bouwwerken opgenomen. Hierdoor heeft de gemeente bij het toetsen van bouwplannen op ruimtelijke aspecten te maken met twee toetsingsinstrumenten te weten de welstandsnota en het bestemmingsplan. In onderhavig bestemmingsplan wordt de onderlinge verhouding tussen deze nota en het bestemmingsplan geregeld.

Erfbebouwingsregeling

De gemeente Vlaardingen heeft gemeentebreed beleid opgesteld ten aanzien van het bouwen op erven bij woningen. Dit beleid is neergelegd in een "Erfbebouwing bij woningen in de gemeente Vlaardingen" die – na het doorlopen van het inspraaktraject – op 7 april 2004 door de gemeenteraad van Vlaardingen is vastgesteld. De Erfbebouwingsregeling zal in het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum worden overgenomen.

Archeologische beleidsnotitie 1999

In de afgelopen jaren hebben zich grote veranderingen voorgedaan in de archeologische monumentenzorg. In 1999 heeft de gemeenteraad de archeologische beleidsnotitie "Goede gronden voor beleid" vastgesteld.

Hierin wordt nader ingegaan op het wettelijk kader met betrekking tot de omgang met archeologische "zeer hoge archeologische verwachting" en terreinen met "hoge archeologische waarden of verwachting" respectievelijk in aanmerking komen voor de status van gemeentelijk monument en meldingsgebied. Er is ook vastgesteld dat bij de processen die plaatsvinden in de ruimtelijke ordening, bouwplan, bestemmingsplannen en dergelijke, standaard rekening gehouden dient te worden met archeologische waarden. Bij het afgeven van een sloop- en bouwvergunning dienen voorwaarden te worden opgenomen met betrekking tot archeologische waarden. Alle bodemingrepen behoeven een archeologisch advies.

Monumentenverordening 2000

Daarnaast heeft de gemeente Vlaardingen een monumentenverordening die in 2000 is vastgesteld. In deze verordening wordt de omgang met "archeologische monumenten" en "archeologische meldingsgebieden" nader geregeld. In het bestemmingsplan dienen "archeologische meldingsgebieden" te worden opgenomen.

Beleidsplan Wonen 2002-2015

Op 31 januari 2002 heeft de gemeenteraad ingestemd met de hoofdlijnen van het Vlaardings woonbeleid. Dit heeft geresulteerd in het "Beleidsplan Wonen" voor de periode 2002-2015. De hoofdlijnen van dit beleidsplan geven richting aan het woonbeleid dat op onderdelen verder uitgewerkt zal worden, zoals in wijkontwikkelingsvisies, prestatieafspraken met corporaties en deelnotities over in te zetten volkshuisvestelijke en financiële instrumenten om beleidsdoelstellingen te realiseren.

De woningmarkt in Vlaardingen maakt onderdeel uit van de regionale woningmarkt. De drie kernthema's van het Vlaardingse woonbeleid zijn:

- differentiatie;
- kwaliteit;
- aandachtsgroepen van beleid.

De gemeente streeft naar een gedifferentieerde opbouw van de stad. Dus een variatie op wijk-niveau naar woningtypen, prijs en eigendomssituatie. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van de karakteristieken van de wijk en blijft een belangrijk uitgangspunt dat de primaire doelgroep gehuisvest dient te worden naast het vasthouden van de huishoudens met een midden en hoger inkomen.

Gezien de vraag zullen er meer koopwoningen en meer grondgebonden woningen gebouwd moeten worden. De gemeente gaat uit van:

- het bouwen van meer (ruime) eengezinswoningen in de huur- en koopsector;
- het bouwen van woningen in de middeldure huur- en koopsector;
- het bouwen van hoofdzakelijk ruime 4-kamerwoningen;

- het bouwen van appartementen met meer comfort, tegemoetkomend aan de woonbehoefte van ouderen; zowel in de huur- als koopsector, zowel in het middeldure als het dure segment;
- het ontwikkelen van concepten waarbij wonen en zorg gecombineerd worden;
- het bouwen van woningen waarbij wonen en werken gecombineerd kunnen worden (woon-werkwoningen).

Met het streven naar meer kwaliteit op de woningmarkt wordt geprobeerd om:

- a. de stedelijke woonkwaliteit te verbeteren;
- b. de kwaliteit van het aanbod van woningen beter aan te laten sluiten op de woonwensen van consumenten; en
- c. om de zeggenschap van consumenten over de woning en de woonomgeving te vergroten.

In maart 2004 is de nota "Woningkwaliteit voor nieuwbouw in Vlaardingen" vastgesteld. In deze nota is een minimumkwaliteitsniveau voor alle nieuwbouwwoningen opgenomen, de zogenaamde basiskwaliteit. Met deze basiskwaliteit wordt met een minimum aan extra kosten veel winst behaald op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en aanpasbaarheid van woningen. Naast de basiskwaliteit kunnen ontwikkelaars op maat pluspakketten samenstellen op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en aanpasbaarheid, zodat de woningen nog meer worden afgestemd op de wensen van de consument.

Naast het invoeren van de basiskwaliteit heeft de gemeente een convenant gesloten met de Vlaardingse adviescommissie Wonen (VAC Wonen). Dit convenant houdt in dat VAC Wonen de gelegenheid wordt gegeven bij elk bouwplan in een vroegtijdig stadium haar advies te geven over de woningkwaliteit. Dit convenant dient bij elk nieuw(ver)bouwplan in acht te worden genomen.

Nota Prostitutiebeleid 2002

Per 1 oktober 2000 is het algemeen bordeelverbod wettelijk opgeheven. Door het invoeren van een vergunningstelsel voor de prostitutie hebben gemeenten de mogelijkheid een adequaat en effectief prostitutiebeleid te voeren. Dit heeft er in Vlaardingen toe geleid dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) daarop is aangepast en gewijzigd.

Zowel het begrip "prostitutie" als "seksinrichting" zijn in de APV uitgebreid gedefinieerd. Op basis hiervan kan de gemeente een integraal en samenhangend beleid voeren voor de totale "seksindustrie".

Op grond van de in de APV gehanteerde definitie en gelet op het aanbod in de steden rondom Vlaardingen, stelt de gemeente in haar "Nota Prostitutiebeleid" voor aansluiting te zoeken bij de huidige praktijk. Dit impliceert dat slechts één seksinrichting voor vergunningverlening in aanmerking komt en dat de vestiging van nieuwe seksinrichtingen niet wordt toegestaan. Dit beleid is conform de reeds in de APV opgenomen bepalingen omtrent seksinrichtingen. Een eis die aan de te verlenen vergunning wordt gesteld, is dat het bedrijf past in het bestemmingsplan. Het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is hierbij dat seksinrichtingen strijdig zijn met alle geldende bestemmingsplannen. Bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen en het aanpassen van vigerende bestemmingsplannen zal de komst van nieuwe seksinrichtingen expliciet worden uitgesloten.

Speelruimtebeleid 2005-2010

Op 15 november 2005 heeft het college van burgemeester en wethouders het speelruimtebeleid en het daaruit voortvloeiende uitvoeringsplan vastgesteld. Beide nota's zijn besproken op 19 januari 2006 in de commissie Samenleving en hebben aldaar instemming ondervonden.

Als algemene doelstelling voor speelruimtebeleid is geformuleerd: "De gemeente Vlaardingen wil de leefbaarheid van buurten en wijken bevorderen. In het kader daarvan stelt zij zich ten doel in nauwe samenwerking met de bewoners (jong en oud) speelruimte voor kinderen en jongeren te realiseren, die tegemoetkomt aan de behoeften van de bewoners van het betreffende verzorgingsgebied en de kwaliteit daarvan te handhaven."

In het bestemmingsplan is ervoor gekozen om de speelplaatsen niet gedetailleerd te bestemmen zodat hiermee flexibel kan worden omgegaan.

Handhavingsbeleidsplan-Regelgeving voor Bouwen en Ruimtelijke Ordening (2006-2014)

Onder handhaving van bouw- en ruimtelijke regelgeving wordt verstaan: "het gebruikmaken van de noodzakelijke en beschikbare middelen om de normen van deze regelgeving na te laten leven". Het beleidsplan heeft als doel vast te leggen op welke wijze in de gemeente Vlaardingen middelen, zoals wettelijke regelingen en menskracht, worden ingezet, teneinde een adequaat handhavingsniveau te kunnen bereiken. Bij het inzetten van alle beschikbare middelen spreekt men van handhaving in ruime zin. Het inzetten van enkel juridische instrumenten om regels te laten naleven is te beschouwen als handhaving in enge zin, de reden om een handhavingswijze vast te willen leggen in een beleidsplan zal dagelijks in de gemeentepraktijk te ervaren zijn. Een consequente handhaving:

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

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

- Wet op de Ruimtelijke Ordening:
 - gebruik bouwwerken en terreinen;
 - gebruiksvrijstellingen;
 - aanleggen van werken;
- Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening:
 - kwaliteitstoezicht bestaande (legale) bouw, toetsing Bouwbesluit en Welstand;
 - bouw- en sloopvergunningverlening;
 - toestand open erven en terreinen.

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

Intern bij de afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu is een risicoanalyse betreffende de van de bouwregelgeving kenbare overtredingen uitgevoerd met een daartoe ontwikkeld model. Deze risicoanalyse vindt doorwerking in de te formuleren doelstellingen, de te plannen uitvoering en de prioriteiten van de handhavingsacties. De volgende handhavingsovertredingen hebben prioriteit gekregen. De overtredingen zijn in rangorde van 1 tot 9 gewaardeerd:

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

Het onderhavige plan is geen eindproduct. Het zal gevolgd moeten worden door een pragmatische uitvoering. Deze zal in onderdelen direct na vaststelling van dit plan nader uitgewerkt worden en in een separate notitie worden neergelegd. In een totaal van acht jaren, namelijk twee collegebestuursperioden (2006-2014) zal het geformuleerde beleid gestalte moeten krijgen. Dat wil zeggen dat alle in het beleid geselecteerde overtredingen in acht jaren gehandhaafd zullen worden. Het beleid ten uitvoer brengen is geen strikt statisch proces, maar kent een voortdurende bijstelling, waar ook het beleid zelf op onderdelen niet van gevrijwaard blijft. Dit noemen wij handhaven in de vorm van een beleidscyclus. Zo zal een jaarlijkse evaluatie van het uitvoeringsprogramma kunnen leiden tot bijstelling van de risicoanalyse, maar ook van de daaruit voortvloeiende handhavingsprioriteiten.

Voor het plangebied Stationsgebied Centrum heeft een inventarisatie plaatsgevonden op het gebied van ruimtelijke ordening, bouwen en afwijkend gebruik van gebouwen. De gegevens zijn verkregen uit waarneming ter plaatse; luchtfoto's zijn hierbij een hulpmiddel. Ondanks de centrale functie van het station en het Sluisplein, wordt van het overige deel van het plangebied weinig gebruikgemaakt dan wel heeft het haar vroegere functie (deels) verloren. Een groot deel van het plangebied is onbebouwd.

2.4. Conclusie

Het vernieuwingsproces voor de Rivierzone staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van het beleid voor de hele gemeente Vlaardingen (Stadsvisie 2020 en de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020). Dit bestemmingsplan voor de vernieuwing van het stationsgebied maakt realisatie van de eerste stap in het vernieuwingsproces mogelijk. De ontwikkelingen sluiten tevens aan op de doelstellingen die op regionaal, provinciaal en nationaal niveau zijn geformuleerd. Voor de realisering van gevoelige functies als woningbouw zijn specifieke maatregelen noodzakelijk.

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie op het plangebied beschreven. Eerst wordt ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied. De visie op de invulling van het plangebied wordt daarna eerst in algemene zin beschreven en vervolgens per deelgebied. Tot slot wordt specifiek ingegaan op de plannen voor wijziging/aanpassing van de verkeersontsluiting en te verwachten gevolgen van de gehele ontwikkeling voor de verkeersstromen.

De aan deze visie ten grondslag liggende analyses en onderzoeken zijn in de hoofdstukken 5 en 6 beschreven. De vertaling van de gebiedsvisie naar de plankaart en voorschriften komt in hoofdstuk 4 aan bod.

3.1. Bestaande situatie

Ruimtelijke hoofdkenmerken

Het stationsgebied vormt een schakel tussen het centrum van de stad en de rivier. Vanwege het extensieve gebruik van het gebied en door de aanwezigheid van brede infrastructuur en de aanwezige hoogteverschillen vormt het stationsgebied in de huidige vorm een belangrijke barrière in de ruimtelijke samenhang tussen de stad en de gehele Rivierzone. Het plangebied wordt in de huidige situatie (zie figuur 3) vooral gekenmerkt door een drietal elementen:

- het NS-treinstation en het spoor;
- de dijk;
- de rond het plangebied liggende weginfrastructuur met in het bijzonder het Sluisplein.

Het NS-treinstation is centraal in het plangebied gelegen en is van alle functies in het gebied het meest intensief in gebruik. Het station is onderdeel van de lijnverbinding Rotterdam-Hoek van Holland (de zogenaamde "Hoekse Lijn") en biedt voor het plangebied en ruime omgeving een goede ontsluiting met het openbaar vervoer.

De dijk in het gebied is aangewezen als primaire waterkering en heeft daarmee een belangrijke waterkerende functie voor dit deel van de stad inclusief het achterliggende gebied. De dijk loopt ten zuiden van het spoor (en parallel aan de Nieuwe Waterweg) in oost-westelijke richting.

Het Sluisplein heeft een belangrijke verkeersfunctie in het gebied. Onderdeel van het Sluisplein is de bijzonder vormgegeven sluis. Deze sluis vormt de verbinding tussen de Oude Haven en Buitenhaven (en daarmee ook de Nieuwe Maas). Voor het auto- en langzaam verkeer is het Sluisplein een belangrijke schakel voor het oost-westgeoriënteerd verkeer.

Ondanks de centrale ligging van het station en Sluisplein, wordt van het overige deel van het plangebied weinig gebruikgemaakt dan wel heeft het haar vroegere functie (grotendeels) verloren.

Huidig gebruik per deelgebied

Ten noorden van het spoor: Parallelweg

Direct aan de noordkant van het station ligt het stationsplein. Dit plein is voornamelijk in gebruik als parkeerplaats. Op het deel van het plein grenzend aan de Westhavenkade/Sluisplein staat ook de Kroningslantaarn, een rijksmonument.

Het gebied ten westen van het stationsplein, tussen spoor en Parallelweg, is in de huidige situatie onbebouwd.

Tussen spoor en dijk

Het gebied tussen het spoor en de dijk wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door het goederenemplacement met rangeerterrein en laad- en losterrein. Beide functies worden slechts in geringe mate gebruikt. Het rangeerterrein wordt gemiddeld een keer per week gebruikt door enkele bedrijven die goederen per spoor vervoeren. Het laad- en losterrein wordt slechts zeer sporadisch door ProRail gebruikt om goederen op en/of over te slaan.



Bron: Gemeente Vlaardingen

figuur 3
huidige situatie (2004)

Tussen dijk en Galgkade

In het gebied ten zuiden van de dijk lag het gebouw van de voormalige LTS. Het gebouw is inmiddels gesloopt. Ook voor het overige is dit deel van het plangebied onbebouwd, met uitzondering van een skatebaan.

Milieubelasting door industrie en infrastructuur

Het stationsgebied kent, evenals het gehele Stad&Milieugebied, een aanzienlijke milieubelasting vanuit de omliggende industrie en de aanwezige verkeersinfrastructuur. Het gehele plangebied ligt binnen geluidszones van zowel industrielawaai als van wegverkeers- en railverkeerslawaai. Reeds ten behoeve van het structuurplan Rivierzone is hiernaar onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gebleken dat een invulling van het gebied met woningbouw en andere gevoelige functies onder voorwaarden mogelijk is.

3.2. Toekomstvisie**3.2.1. Ontwikkelingsvisie op hoofdlijnen****Noodzaak bebouwing en aanpassing weginfrastructuur**

Zowel in het regionale beleid als in het gemeentelijke beleid, is het grote belang van een nieuwe bebouwing van het gehele Stad&Milieugebied aangegeven en gemotiveerd. Het stationsgebied heeft een bijzondere betekenis als schakel tussen de binnenstad en de rivier enerzijds en tussen stad en de binnendijkse en buitendijkse delen van het Stad&Milieugebied. Daarnaast kan het stationsgebied gezien worden als entree van de stad voor zowel de treinreiziger, de automobilist en de voetganger die het gebied vanuit de parkeergarage betreedt. Om de beoogde verbinding tussen stad en rivier te versterken, is de weginfrastructuur vereenvoudigd, zijn niveauverschillen ter plaatse van belangrijke looplijnen zoveel mogelijk genivelleerd en worden noord-zuidrelaties ruimtelijk door nieuwe bebouwing ondersteund. Met bebouwing van het stationsgebied wil de gemeente daarnaast mede invulling geven aan de lokale en regionale woningbehoefte.

Beoogd is een invulling met vooral woningen en enkele (semi)publieke functies en mogelijk enkele kantoren in het entreegebied rond het Stationsplein en aan het Sluisplein. De bebouwing in dit entreegebied heeft een representatieve waarde voor de stad. In ruimtelijk opzicht vormt het gebied een intermediair tussen de kleinschalige bebouwing van VOP-wijk (binnenstad) en de grootschalige bebouwingseenheden in het Nieuwe Maasgebied. De toe te voegen bebouwing kan variëren van 3 tot circa 15 lagen, afhankelijk van de ligging ten opzichte van de omgeving.

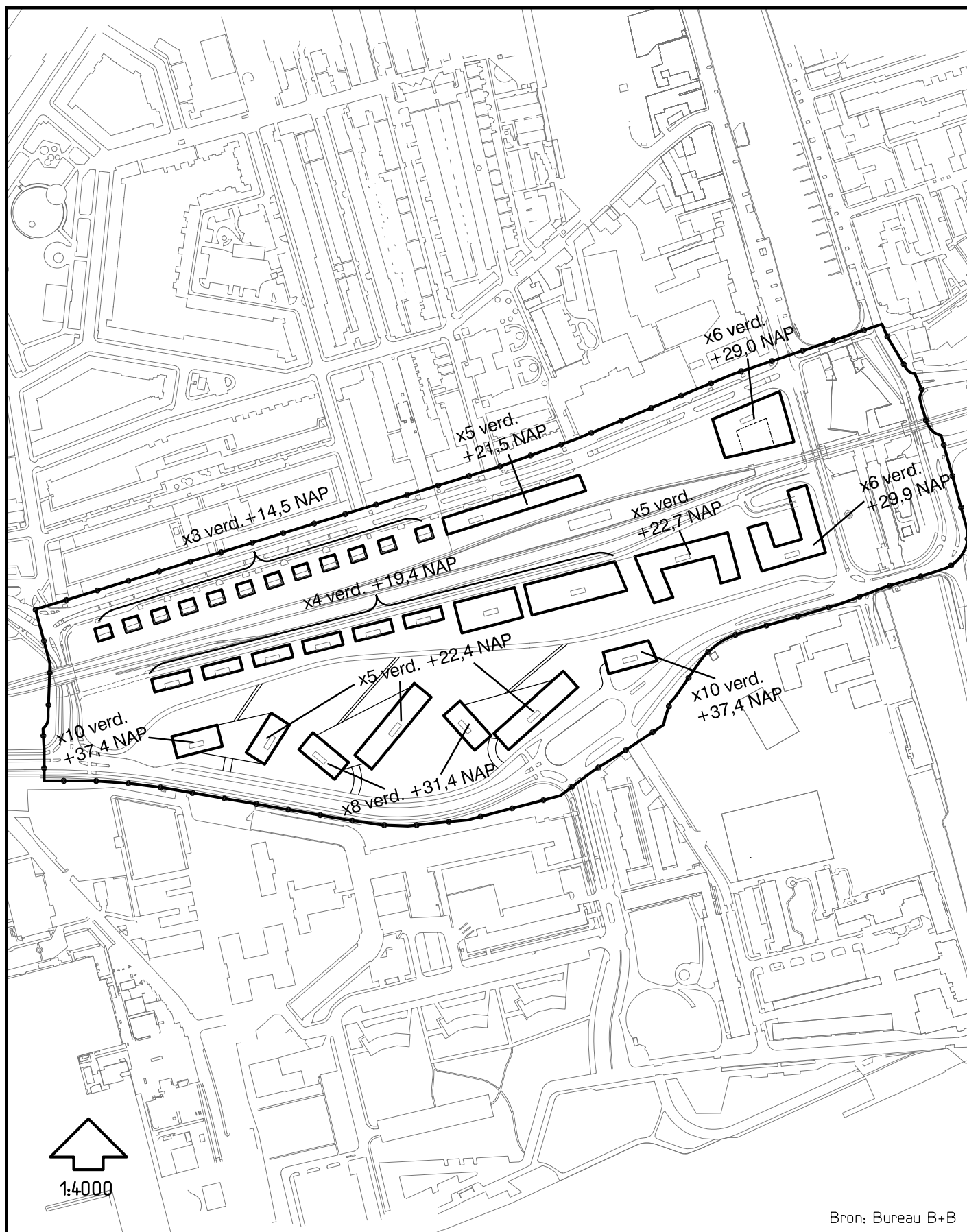
Om de barrières in het gebied te verminderen en te overwinnen worden de verkeersbrug, het Sluisplein en relevante delen van het maaiveld van het stationsgebied en het buitendijks gebied opgetrokken tot het waterkerende niveau van de dijk. Met deze gecombineerde ingreep zijn vier belangrijke doelen gediend. Er ontstaat een continu maaiveld dat de stad en de Maas op een vanzelfsprekende manier verbindt. De infrastructuur op het Sluisplein kan compacter worden uitgevoerd. Hierdoor ontstaat ruimte voor een gebouw aan de kop van het Sluisplein. Het maken van een opgetild maaiveld biedt voorts de mogelijkheid om het parkeerprobleem structureel op te lossen. De ruimte onder het verhoogde maaiveld wordt benut als parkeervoorziening. Deze oplossing is essentieel voor het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte. Het buitendijkse gebied kan overstroom. Verhoging van het maaiveld garandeert een droge ontsluiting en de woningen blijven te allen tijde watervrij.

Stedenbouwkundig plan

Het plangebied bevindt zich in het hart van een assenkruis met het spoor, de Galgkade en de dijk als oost-westas en de Vlaarding/Westhavenkade als noord-zuidas. Het gebied vormt letterlijk de ruimtelijke en functionele overbrugging van het binnendijksgebied met het buitendijksgebied.

Het Stedenbouwkundig plan onderscheidt drie deelmilieus. Deze indeling verschilt van de meer praktische indeling in ontwikkelingsgebieden. De drie milieus zijn:

1. het entreegebied, het Stationsplein en het Sluisplein met aangrenzende bebouwing;
2. de reeks villa's aan de Parallelweg, behorend tot het binnenstadsmilieu;
3. de woonbebouwing aan weerszijden van de dijk.



figuur 4
bebouwingsstructuur

De ontsluiting van de drie gebieden vindt plaats vanuit de randen en een ontsluitingsweg langs het spoor.

Entreegebied

Het entreegebied reikt van de Parallelweg tot de Galgkade en begrenst het Sluisplein. In het entreegebied zijn de belangrijkste voetgangersstromen samengebracht. Het betreft de entrees van het station (middenperron), de publieke entrees van de parkeergarages, de publieke entrees van de begrenzende bebouwing en de looplijnen naar de verschillende deelgebieden van Stad & Milieu. Het samenbrengen van deze looplijnen en entrees benadrukt het publieke karakter van dit gebied en biedt, ook 's avonds, de beste garantie voor een sociaal-veilige omgeving. De bouwvolumes ondersteunen de ruimtelijke en functionele verbindingen. In de plinten van de bebouwing zijn (semi)publieke functies voorzien die bij voorkeur ook 's avonds tot levendigheid leiden. In het entreegebied is gekozen voor een continu maaiveld dat zoveel mogelijk bestaande hoogteverschillen op een vloeiende, vanzelfsprekende manier overbrugt. Alle parkeervoorzieningen zijn onder dit maaiveld aangebracht. De aanwezigheid van de dijk is in dit gebied alleen nog als groen horizontaal litteken herkenbaar. De bebouwing is beeldbepalend voor het entreegebied. Gezien de beoogde representatie is de nodige zorg vereist voor de architectonische kwaliteit.

Villa's Parallelweg

Aan de Parallelweg zijn 12 villa's (maximaal 24 eengezinswoningen) geplaatst. Elke villa kan worden samengesteld uit maximaal twee eengezinswoningen. De villa's geven de Parallelweg allure en een meer besloten karakter met behoud van enige transparantie. De ordening van de villa's is afgestemd op de ruimtelijke structuur van de binnenstad. De villa's worden gerekend tot het milieu van de binnenstad. Parkeren vindt plaats op eigen erf.

Woonbebouwing aan weerszijden van de dijk

In het gebied ten zuiden van het spoor ligt de waterkerende dijk. De dijk vormt een groene verbinding met het groene buitengebied in het westen en het Sluisplein. Het verlengde van de dijk biedt zicht de KW-haven. De kwaliteit van de dijk is in het stedenbouwkundig plan benut voor het maken van een woonmilieu met een eigen identiteit. De dijk zelf wordt benut als langzaam-verkeersroute. De bouwvolumes vormen een geluidsluw midden. Aan de Galgkade is dit bereikt door de bouwvolumes scharend te situeren. Zo ontstaan eenheden van twee bouwvolumes op een woondek afgemeerd aan de dijk. De benodigde parkeervoorziening bevindt zich binnen de contouren van het woondek en de bebouwing. De bebouwing ten noorden van de dijk is eveneens opgetild, zodat ruimte ontstaat voor de parkeervoorziening. Tussen de bebouwing en aan de spoorzijde is van de ontsluitingsweg is parkeren op maaiveld toegestaan. Voor een weergave van de beoogde bebouwingsstructuur in het plangebied wordt verwezen naar figuur 4.

De beeldkwaliteit van het gebied wordt behandeld in het BeeldKwaliteitsPlan.

Station, goederenemplacement en dijk

Realisering van de beoogde bebouwing in de gebieden ten noorden van het spoor (gebied Parallelweg) en ten zuiden van de dijk (gebied Galgkade) zijn voldoende gewaarborgd. De gronden zijn in eigendom van de gemeente en NS Poort die beiden actief willen bijdragen aan de realisering.

Dat ligt vooralsnog anders voor het goederenemplacement. ProRail heeft als eigenaar geen plannen om hier bebouwing te realiseren. In de visie van de gemeente is bebouwing in een groot deel van dit gebied echter essentieel. Conform het vastgestelde Structuurplan Rivierzone geldt dan ook als uitgangspunt "dat het laad- en osterrein ten zuiden van het station komt te vervallen".

Opheffen van de laad- en losfunctie past in de ruimtelijk-economische en infrastructurele ontwikkeling van de regio Rotterdam. In het vigerende streek- en structuurplan RR2020 is aangegeven dat de industriële en logistieke ontwikkeling zich zal concentreren op de zuidelijke zone die loopt vanaf de geplande Tweede Maasvlakte tot aan de Drechtsteden. Voor de noordelijke maasoever wordt ingezet op het versterken van de stedelijke functies door onder meer een grootschalige herstructurering en transformatie van de rivieroever van Hoek van Holland, Maassluis, Schiedam en Vlaardingen. Tegen die achtergrond wordt door het ministerie van

Verkeer en Waterstaat en de Stadsregio Rotterdam gewerkt aan een nieuwe toekomst van de spoorlijn tussen Rotterdam CS en Hoek van Holland, de Hoekse Lijn. De inzet is deze lijn op te nemen in het stadregionale OV-netwerk van metro- en (snel)tramdiensten. In dat perspectief wordt de goederenfunctie van de Hoekse Lijn stapsgewijs afgebouwd. Dat past binnen de huidige transportontwikkelingen in het gebied waarbij het gebruik van de goederenfunctie van de Hoekse Lijn gestaag marginaliseert.

De volgende overwegingen zijn hierbij eveneens van belang:

- bebouwing is nodig om de ruimtelijke barrière tussen stad en rivier als gevolg van het open, slechts sporadisch gebruikte en zeer onaantrekkelijk ingerichte terrein, op te heffen; dit geldt in het bijzonder voor de gronden langs de Westhavenkade waar thans het laad- en lossterrein is gesitueerd;
- bebouwing in dit gebied zorgt bovendien voor afscherming van het railverkeerslawaai naar het gebied ten zuiden van de dijk (gebied Galgkade); door bebouwing langs spoor én Galgkade, kan een vergaand geluidsluw binnengebied langs de dijk worden gerealiseerd; daarmee kan aan beide zijden van de dijk en op heel kort afstand van het station een samenhangend woongebied worden gerealiseerd met een goed woon- en leefklimaat.

In deze visie worden alle zuidelijke sporen van het goederenemplacement opgeheven. Er resteren nog 2 sporen ten behoeve van het rangeren van goederenwagons waarmee de rangeerfunctie voldoende kan worden veiliggesteld. De laad- en losfunctie die nu slechts zeer sporadisch wordt gebruikt, wordt opgeheven. Het belang van een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling weegt zwaarder dan het sporadische gebruik dat in beginsel ook elders langs het spoor kan plaatsvinden.

Het station Vlaardingen-Centrum is in de huidige vorm ongewijzigd in het plan opgenomen. Ook de aanwezige hoofdwaterkering wordt gerespecteerd en mede bestemd als langzaamverkeersroute en groen lint dat het gebied dooradert.

Om het opheffen zorgvuldig en in afstemming met alle betrokken partijen te kunnen laten plaatsvinden, is in het bestemmingsplan gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid voor het betreffende planonderdeel.

In samenwerking met ProRail wordt een ministerieel besluit voorbereid om de laad- en losfunctie van het emplacement op te heffen. Daartoe wordt een dossier aangelegd waarin de posities van betrokken verladers, koepelorganisaties en overheden wordt beschreven en waarmee de belangenafweging voor het opheffen van de functie in beeld wordt gebracht. Op basis van het dossier en op voordracht van ProRail zal de minister het besluit worden voorgelegd de laad- en losfunctie op te heffen. Deze procedure zal naar de huidige inzichten eind 2007 of begin 2008 kunnen worden afgerond.

3.2.2. Programma

Op basis van de geprojecteerde bebouwingsstructuur kan in het plangebied een programma van circa 96.900 m² brutovloeroppervlakte (bvo) in verschillende functies worden gerealiseerd. Voor een weergave van het totale programma en de beoogde functies, onderverdeeld per deelgebied en beoogd bouwblok, wordt verwezen naar figuur 5. De beleidsmatige onderbouwing van dit programma is, per functie, opgenomen in hoofdstuk 5.

Hieronder volgt een nadere weergave van het te realiseren programma per deelgebied.

Ontwikkelingsgebied Parallelweg

Dit deelgebied bevat het gebied ten noorden van het spoor en wordt verder begrensd door de Westhavenkade, de Parallelweg zelf en de Van Beethovensingel.

Aan de Parallelweg, aan de noordzijde van het spoor (bouwblok C), zijn kleinere bouweenheden voorzien. Uitgegaan wordt van 24 grondgebonden woningen.

Aansluitend aan deze rij bouweenheden wordt een publieke plint (bouwblok B) met dienstverlening, beperkte detailhandel/horeca, met daarboven woningen of intramurale plekken voorzien.

Aan de kop van het Stationsplein met de Westhavenkade (bouwblok A) wordt gedacht aan een markant gebouw. De programmatische invulling is educatie/kantoren. Het weergegeven programma aan dienstverlening en detailhandel en horeca wordt verdeeld over bouwblokken A en B.

De ontwikkeling van dit gebied is niet afhankelijk van de andere deelgebieden.

Ontwikkelingsgebied tussen spoor en Sluis

Dit deelgebied is gelegen tussen het spoor, de dijk en het Sluisplein. De ontwikkeling ervan is in het bestemmingsplan via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt.

In dit deelgebied kan onderscheid worden gemaakt in twee gebieden. In het meest westelijke deel (bouwblok F) is uitsluitend voorzien in woonfuncties. Het programma daarvan is 125 appartementen of 45 appartementen en 120 starters/studentenwoningen.

Het oostelijke deel grenst aan het Sluisplein. Voor de kop van het Sluisplein (bouwblok D) en het bouwblok achter het Sluisplein (bouwblok E), wordt wat betreft de programmatische invulling uitgegaan van educatie/kantoren, zorgvoorzieningen, wonen, dienstverlening en detailhandel. De functies zijn inwisselbaar; de invulling van het programma over bouwblokken D en E is op deze wijze flexibel en kan, aan de hand van verdere ontwikkelingen, in een later stadium per bouwblok worden geconcretiseerd. Het programma geeft aldus de bandbreedte aan.

Ontwikkelingsgebied Galgkade

Dit deelgebied is gelegen tussen de dijk (waterkering) en de (te verleggen) Galgkade.

In het gebied tussen de dijk en de Galgkade (bouwblok G) zijn uitsluitend woningen voorzien. Het programma is bepaald op 250 appartementen. Er wordt niet voorzien in vrije kavels of grondgebonden woningen.

3.3. Verkeer en mobiliteit

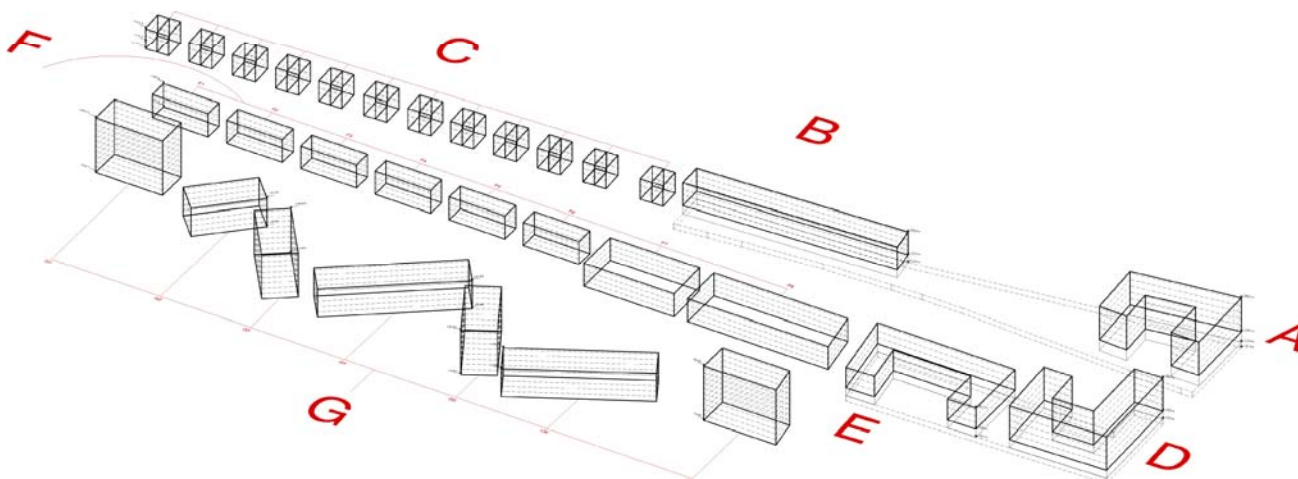
In deze paragraaf wordt ingegaan op de gebruikelijke verkeersaspecten zoals de verkeersontsluiting en parkeren. Daarnaast is in het kader van de mobiliteitstoets gekeken naar aspecten als bereikbaarheid en de mogelijke ruimtelijke consequenties hiervan. De ontsluiting per openbaar vervoer en per langzaam verkeer komt eveneens aan de orde.

3.3.1. Ontsluitingsstructuur

Verkeersstructuur gehele Rivierzone

Een aantal wegen binnen het bestemmingsplangebied maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet van Vlaardingen en zijn van belang voor de verkeersontsluiting van de Rivierzone. In de huidige situatie wordt de Rivierzone in oostelijke richting naar autosnelwegaansluiting Vlaardingen Oost op de A4 ontsloten via de route Galgkade-Vulcaanweg-Schiedamsedijk die als zuidelijke randweg voor Vlaardingen fungeert. De Marathonweg ontsluit in noord-westelijke richting de Rivierzone naar autosnelwegaansluiting Vlaardingen West op de A20.

De Galgkade, direct grenzend aan het Stationsgebied Centrum, maakt deel uit van de hierboven genoemde zuidelijke randweg die in oostelijke richting aansluiting geeft op de A4. Ten gevolge van de ontwikkelingen in de Rivierzone zal de verkeersdruk op de hoofdwegenstructuur en met name de ontsluitende routes naar het autosnelwegennet toenemen. De verkeersdruk bij autosnelwegaansluiting Vlaardingen Oost op de A4 leidt in de huidige situatie reeds tot een stroeve verkeersafwikkeling. Om de verkeersdruk op de zuidelijke randweg te beperken en de verkeersafwikkeling, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid rond deze weg te kunnen waarborgen, is gekozen voor een verkeerscirculatie waarbij het westelijke deel van de Rivierzone (ten westen van de Oude Haven) voornamelijk via de Marathonweg naar de A20 wordt ontsloten en het oostelijke deel (ten oosten van de Oude Haven) via de zuidelijke randweg naar de A4. Een van de maatregelen om deze splitsing te bewerkstelligen is het instellen van een zogenaamde "zachte knip" ter hoogte van het Sluisplein in de vorm van een plein met verkeerslichten. Met behulp van verkeerslichten is het mogelijk om op het Sluisplein slechts mondjesmaat verkeer in oost-westrichting en vice versa toe te laten. Het verkeer uit het westelijke deel van de Rivierzone wordt hierdoor gestimuleerd om gebruik te maken van de Marathonweg in



Parallelweg

	footprint (m2)	totaal bouw prog. (m2)	educatie/kantoren (m2)	zorgvoorzieningen (m2)*	woningen (m2)**	starters / studentenwon.	dienstverlening (m2)	detailhandel (m2)
Bouwblok A	1950	10000	10000					
Bouwblok B	1500	7300		6300 (= 63 app.)	6300 (= 42 app.)		1500	500 waarvan 175 horeca
Bouwblok C	1440	4500			4500 (= 24 won)***			

* gebaseerd op 100m2 bvo

** gebaseerd op 150m2 bvo

*** gebaseerd op 180m2 bvo

Spoor & Sluis

	footprint (m2)	totaal bouw prog. (m2)	educatie/kantoren (m2)	zorgvoorzieningen (m2)*	woningen (m2)**		dienstverlening (m2)	detailhandel (m2)
Bouwblok D	1700	10000	10000	9000 (= 90 app)	9000 (= 60 app)			
Bouwblok E	1800	8800	8800	7800 (= 78 app)	7800 (= 52 app)		1500	500 waarvan 175 horeca
Bouwblok F	4700	18800			18.800 (= 125 app)			
alternatief Bouwblok F	4700	18800			6.800 (= 45 app)	12.000 (= 120 app)		

* gebaseerd op 100m2 bvo

** gebaseerd op 150m2 bvo

*** starters/ studenten woningen 100m2 bvo

Galgkade

	footprint (m2)	totaal bouw prog. (m2)	educatie/kantoren (m2)	zorgvoorzieningen (m2)*	woningen (m2)*		dienstverlening (m2)	detailhandel (m2)
Bouwblok G	5500	37500			37.500 (= 250 app)			

* gebaseerd op 150m2 bvo

figuur 5
bouwprogramma

plaats van de zuidelijke randweg, met een verlaging van de intensiteit in de directe omgeving van het plangebied tot gevolg. De Marathonweg zal in de toekomst worden gereconstrueerd om de capaciteit te vergroten en op die manier een goede afwikkeling van de toenemende verkeersdruk te garanderen. Naast de reconstructie van de Marathonweg zijn diverse andere plannen in ontwikkeling om de verkeerscirculatie te wijzigen. In het coalitieakkoord 2006-2010 spreekt het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen onder meer de ambitie uit om de binnenstad van Vlaardingen autoluw te maken. In dit kader wordt momenteel een studie uitgevoerd naar het afsluiten van de Westhavenplaats tussen de Dayer en de Oude Havenbrug. Hierdoor zal het doorgaand verkeer over de Westhavenkade worden ontmoedigd.

Verkeersstructuur binnen het plangebied

Voor realisatie van het Stationsgebied Centrum zal de huidige verkeersinfrastructuur ingrijpend worden gewijzigd. De nieuwe structuur zal niet alleen moeten bijdragen aan de ontwikkeling van het Stationsgebied Centrum, maar ook aan de ontwikkeling van de Koningin Wilhelminahaven Zuid en het deelgebied de Nieuwe Maas. De volgende wijzigingen zijn voorzien:

- reconstructie van het Sluisplein;
- aansluiting B. van Buerenweg en de Abel Tasmanlaan op de Galgkade via een ovale rotonde¹⁾;
- het westelijke deel van het gebied tussen Spoor en Sluis krijgt een eenrichtingsontsluiting vanuit de Van Beethovensingel (ten zuiden van de spoorwegovergang richting de Westhavenkade; het oostelijke deel grenzend aan het Sluisplein krijgt een ontsluiting in tweerichtingen;
- de parkeervoorzieningen van het ontwikkelingsgebied Galgkade worden ontsloten door middel van een parallelweg ten noorden van de Galgkade; deze parallelweg loopt vanaf de aansluiting B. van Buerenweg in westelijke richting en krijgt ten oosten van de Van Beethovensingel weer een aansluiting met de hoofdrijbaan van de Galgkade.

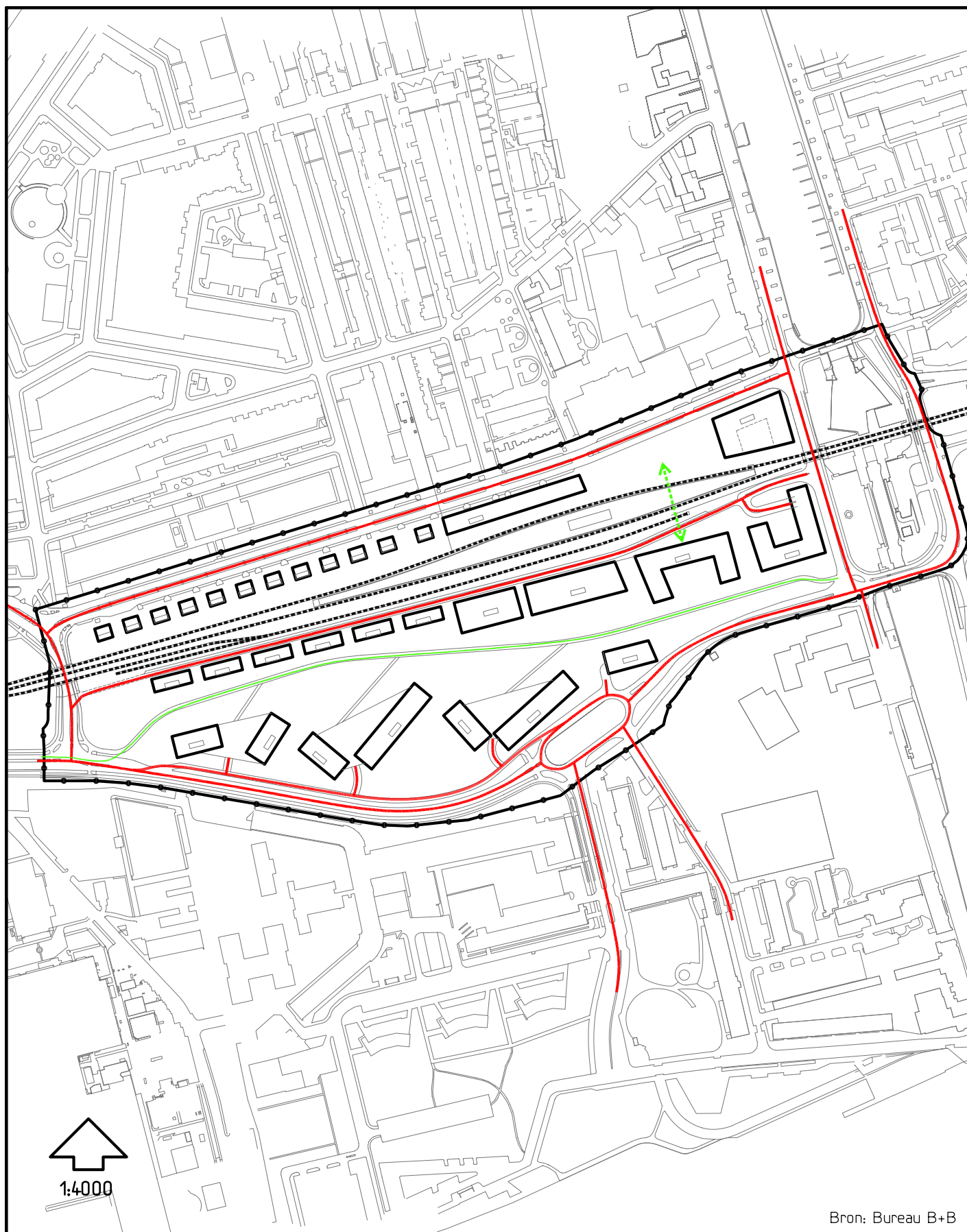
In figuur 6 is de geprojecteerde nieuwe verkeersstructuur weergegeven.

Sluisplein

Op het Sluisplein kruist het (snel)verkeer in oost-westrichting het langzaam verkeer in noord-zuidrichting en de verbinding tussen het centrum/de stad en het buitendijkse gebied. In het structuurplan Rivierzone is als uitgangspunt benoemd dat het Sluisplein binnen het verkeerssysteem van de Rivierzone gaat fungeren als doseerpunt, zodat het doorgaande verkeer over de zuidelijke randweg (Galgkade en Vulcaanweg) wordt ontmoedigd. Om dit te bereiken, passeert het verkeer ook in de nieuwe situatie gebundeld via het bestaande brugdek de Oude Haven. Met behulp van drie verkeerslichten zal deze verkeersstroom worden gedoseerd, zodat doorgaand oost-westverkeer wordt ontmoedigd.

1) Het is nog niet zeker of deze aansluiting inderdaad door middel van een ovale rotonde wordt gerealiseerd. Inpassing van de ovale rotonde is binnen het bestemmingsplan wel mogelijk. De rotonde valt dan binnen de bestemming Verkeersdoeleinden en gedeeltelijk binnen de bestemming Woondoeleinden, waarbinnen de aanleg van wegen mogelijk is. Aan de hand van het op te stellen inrichtingsplan voor de buitenruimte en op basis van kostenoverwegingen zou mogelijk kunnen worden besloten af te zien van de ovale rotonde. Dit heeft geen gevolgen voor de (conclusies van de) uitgevoerde onderzoeken (zie hoofdstuk 6). Dat kan als volgt worden onderbouwd.

- De waarborging van de verkeersafwikkeling is uitgebreid onderbouwd in paragraaf 3.3.2. Daarin is onder meer de afwikkelingscapaciteit van de ovale rotonde door middel van capaciteitsberekeningen aangetoond. Gesteld kan worden dat indien in een andere kruispuntvorm dan een ovale rotonde wordt voorzien, de verkeersafwikkeling voldoende kan worden gewaarborgd. Eventueel wordt daartoe voorzien in een verkeersregelininstallatie. Verkeersregelininstallaties kunnen over het algemeen meer verkeer verwerken dan rotondes.
- Ook het akoestische klimaat is voldoende gewaarborgd als in een andere kruispuntvorm wordt voorzien dan de ovale rotonde. In de voorschriften is namelijk voor het bouwen van woningen in de bestemming Woongebied een bouwverbod van toepassing. Via toepassing van een vrijstellingsbevoegdheid kan een bouwtitel voor woningen worden verkregen. Voorwaarde is dat door middel van akoestisch onderzoek is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of de toegekende hogere waarde.
- Wat luchtkwaliteit betreft zijn in het CAR-model voor de Galgkade drie wegvakken ingevoerd. De ovale rotonde is niet als zodanig in dit model gemodelleerd. Het vervallen van de ovale rotonde leidt tot marginale wijzigingen in de verkeersintensiteiten op de onderscheiden wegvakken. Zonder rotonde valt de verkeersintensiteit ter plaatse van de rotonde mogelijk iets lager uit. Dit is het gevolg van het feit dat bij een ovale rotonde in het ongunstigste geval verkeer dat linksaf slaat als gevolg van de verplichte rijrichting op de rotonde tweemaal een punt naast de rotonde passeert. Omdat uit de berekeningsresultaten geen overschrijding van grenswaarden uit het Blk blijkt, kan worden gesteld dat een situatie zonder rotonde evenmin tot knelpunten leidt.



- te handhaven sporen
- autostructuur
- fietsstructuur
- ←-----→ langzaamverkeerverbinding

figuur 6
verkeersstructuur

Recentelijk is de Westhavenkade ten noorden van de Parallelweg heringericht. Langs de haven is een wandelpromenade ontstaan die nu eindigt bij het spoor. Na herinrichting van het Sluisplein ontstaat een directe en rechtstreekse route vanaf deze wandelpromenade, langs het water, richting het havenhoofd.

Om overzicht van en aansluiting met de binnenstad en het buitendijksgebied zo vanzelfsprekend mogelijk te maken, is het gewenst hoogteverschillen zoveel mogelijk te nivelleren (naar dijkniveau). Het Sluisplein zal dus grotendeels op dijkniveau komen te liggen (5,4 m +NAP). De Galgkade, de zuidbrug van het sluizencomplex en de Vulcaanweg bevinden zich hierbij op één en hetzelfde niveau (5,4 m +NAP = hoogte hoofdwaterkering).

Vanwege de geplande bebouwing in het Stationsgebied en de benodigde manoeuvreerruimte voor het vrachtverkeer, is de Westhavenkade enkele meters naar de oostzijde opgeschoven. Dit heeft als gunstig neveneffect dat een betere aansluiting te realiseren is op de kruising met de Galgkade. De Galgkade is hierbij zoveel mogelijk in noordelijke richting verplaatst, zodat er ruimte voor ontwikkeling in het gebied de Nieuwe Maas ontstaat en bestaande bebouwing kan worden gehandhaafd.

3.3.2. Mobiliteitstoets

Aanleiding

De stationslocatie zal ontwikkeld worden tot een aantrekkelijke nieuwe wijk, waarin wonen en stedelijke voorzieningen gecombineerd zullen worden. Deze grootschalige ontwikkeling zal van invloed zijn op het lokale en regionale wegennet.

In het NVVP (de voorloper van de Nota Mobiliteit) is de Mobiliteitstoets aangekondigd als instrument voor het beter betrekken van verkeers- en vervoeraspecten bij ruimtelijke planprocessen. In 2004 is het rijk daartoe met de decentrale overheden het programma "Ruimte en Mobiliteit" gestart. De Nota Mobiliteit, waarin het rijksbeleid is vastgelegd, verwijst hiernaar. Bij ruimtelijke beslissingen worden voortaan altijd de mobiliteitseffecten meegewogen. De provincie Zuid-Holland heeft in dat kader in haar nota Regels-voor-Ruimte de Mobiliteitstoets opgenomen. Hierin wordt aangegeven dat een Mobiliteitstoets gewenst is bij ruimtelijke ontwikkelingen welke een relatief groot aantal verplaatsingen tot gevolg hebben.

De Mobiliteitstoets is bedoeld om na te gaan of er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid te garanderen. Daarnaast kan het ook een hulpmiddel zijn om maatregelen te nemen om eventuele negatieve effecten op de veiligheid en leefbaarheid te voorkomen. De Mobiliteitstoets dient daartoe inzichtelijk te maken hoeveel autoverkeer de ontwikkeling tot gevolg heeft, zodat effecten op het lokale en regionale wegennet kunnen worden ingeschat. Verder dienen aspecten als openbaar vervoer, langzaam verkeer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving aan de orde te komen.

Samenvattend geeft de Mobiliteitstoets aan of er – wat het aspect verkeer en vervoer betreft – sprake is van "een goede ruimtelijke ordening".

Dit betekent dat het bestemmingsplan dient te worden voorzien van een uitgebreide mobiliteitsparagraaf waarin de mobiliteitseffecten in beeld worden gebracht. Dit betreft onder meer de effecten van de te ontwikkelen locatie op de hoofdwegenstructuur van Vlaardingen en op de aansluiting van dit wegennet op de A4 en de A20 (rijkswegennet). Hieronder komt deze materie aan de orde.

Verkeersproductie

Ontwikkelingsgebied Parallelweg

De verkeersproductie in dit gebied is bepaald aan de hand van de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Hierbij is uitgegaan van de maximale verkeersbelasting voor het gebied. Er is gekeken naar de functies die het meeste verkeer genereren en de maximale oppervlaktes. Het aantal woningen binnen deze bestemming zal maximaal 87 gaan bedragen. Dit betekent een verkeersproductie van 522 mvt/etmaal, uitgaande van 6 mvt/etmaal. Verder zullen er in dit gebied stedelijke voorzieningen voorkomen. Er zal maximaal 500 m² aan detailhandel mogelijk worden gemaakt. Kencijfers voor de verkeersproductie op basis van brutovloeroppervlak ontbreken. Wel zijn er kencijfers die uitgaan van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De verkeersproductie is daarom bepaald op grond van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Uitgaande van een buurtwinkelcentra is de parkeernorm 2 pp/100 m² b.v.o. (Bron: ASVV), hier zijn dus 10 par-

keerplaatsen nodig. Voor een buurtwinkelcentra bedraagt de turnover 3,75 (Bron: IMK 1993 en CBL Consumenten Trends 1998). De verkeersproductie voor een gemiddelde werkdag kan dan als volgt berekend worden: aantal parkeerplaatsen bezoekers * 2* (50% bezetting gedurende een opening van 9 uur * turnover) + (aantal parkeerplaatsen personeel * 2) = 342 mvt/etmaal. Zowel voor kantoren als dienstverlening geldt een norm van 1,12 mvt/etmaal per 100 m² b.v.o., dit betekent uitgaande van 11.500 m² b.v.o. een verkeersproductie van 129 mvt/etmaal. De totale verkeersproductie zal hier maximaal 993 mvt/etmaal gaan bedragen. Het verkeer zal afgewikkeld worden over de bestaande Parallelweg.

Ontwikkelingsgebied tussen Spoor en Sluis

In dit gebied zullen woningen, detailhandel en horeca, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen mogelijk worden gemaakt. Het gezamenlijk aantal woningen mag niet meer bedragen dan 333. Om de verkeersproductie te bepalen is uitgegaan van het worst case-scenario dat al deze woningen mogelijk worden gemaakt. Uitgaande van 6 mvt/etmaal zal de verkeersproductie 1.998 mvt/etmaal bedragen. In het verkeersmodel (DHV, maart 2007) is uitgegaan van een verkeersproductie van 1.300 mvt/etmaal. Hierbij kan ervan worden uitgegaan dat een deel van het verkeer rechtstreeks wordt afgewikkeld op de Van Beethovensingel en de Westhavenkade. Het overige verkeer zal via een nieuw aan te leggen interne ontsluitingsweg worden afgewikkeld naar de Van Beethovensingel en naar de Westhavenkade.

Ontwikkelingsgebied Galgkade

De verkeersproductie in dit deelgebied is bepaald aan de hand van de bouw van 250 appartementen. Op basis van kencijfers uit onderzoek (RBOI) is een verkeersproductie aangehouden van 6 mvt/etmaal per woning. Dit betekent dat de totale verkeersproductie van de ontwikkeling 1.500 mvt/etmaal zal bedragen. De woningen in dit deelgebied zullen ontsloten worden door middel van een nieuw aan te leggen parallelweg ten noorden van de Galgkade. De intensiteit op deze parallelweg zal 1.300 mvt/etmaal gaan bedragen, hiervan zal 50% aantakken op de ovale rotonde (richting oost) en 50% van het verkeer zal aantakken op de Galgkade (richting west). Daarnaast zullen 200 mvt/etmaal (gegenereerd door het meest oostelijke bouw-blok) rechtstreeks op de Deltaweg worden ontsloten.

Verkeersintensiteiten

De gevolgen van de ontwikkelingen binnen het plangebied op de verkeerscirculatie in Vlaardingen zijn in beeld gebracht met behulp van het Vlaardingse verkeersmodel. Dit verkeersmodel is speciaal voor de gemeente Vlaardingen ontwikkeld om de gevolgen van alle toekomstige infrastructuurontwikkelingen en ruimtelijke plannen inzichtelijk te maken.

Een integraal onderdeel van dit plan vormt het Sluisplein. De verkeersdosering op het Sluisplein zorgt enerzijds voor een gunstiger leefklimaat in de nabije omgeving van de Galgkade, anderzijds is het een ingrijpende ontwikkeling voor de totale verkeerscirculatie in Vlaardingen. In het kader van de mobiliteitstoets worden de gevolgen voor de verkeerscirculatie door middel van het verkeersmodel in beeld gebracht. Hierbij is uitgegaan van alle momenteel bekende beleidsuitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn reeds geschetst in het begin van deze paragraaf.

Het resultaat van deze berekeningen is weergegeven in tabel 3.1. In deze tabel zijn de verkeersprognoses opgenomen van de wegen binnen het plangebied en overige relevante wegen in Vlaardingen in de jaren 2007, 2010, 2015 en 2018. Vanaf 2010 is bij de berekeningen uitgegaan van een autoluw centrum (afgesloten Westhavenplaats tussen de Dayer en de Oude Havenbrug) en een verkeersdoserende functie van het Sluisplein. Om een intensiteit van een bepaald jaartal te verkrijgen is verder een groeipercentage van 1,5% per jaar gehanteerd (autonome groei).

Voor de jaren 2010 en 2015 is de situatie met en zonder bouwprogramma van de stationslocatie doorgerekend (exclusief en inclusief). De jaren 2010 en 2015 verschillen verder op de volgende punten:

- In 2010 is er sprake van een beperkte dosering. In 2015 wordt het verkeer strenger gedoseerd op het Sluisplein tot maximaal 400 motorvoertuigen per spitsuur in een richting (DHV, Verkeersmodel Vlaardingen, maart/mei 2007). Deze strenge dosering is pas mogelijk nadat de Marathonweg is gereconstrueerd.

- Voor het jaar 2010 wordt uitgegaan dat de helft van het bouwprogramma is gerealiseerd. In 2015 is het geplande bouwprogramma volledig aanwezig.

Tabel 3.1 Verkeersprognoses (in mvt/etmaal)

wegvak	2007	2010 exclusief	2010 inclusief (beperkte dosering en programma)	2015 exclusief	2015 inclusief (dosering en volledig programma)	2018 (inclusief ont- wikkelingen en variant)
wegen binnen het plangebied						
Galgkade (van Beethovensingel-B. van Buerenweg)	13.900	10.800	10.700	11.600	10.800	11.300
Galgkade (A. Tasmanlaan-Westhavenkade)	15.800	10.900	9.900	11.600	8.000	8.400
Galgkade (Westhavenkade-Oosthavenkade)	16.400	15.200	14.000	15.700	10.500	11.000
Van Beethovensingel (Galgkade-Parallelweg)	7.400	4.300	5.100	4.800	6.900	7.200
Westhavenkade (ten zuiden van de Parallelweg)	3.300	4.300	4.600	4.200	4.000	4.200
Parallelweg (van Beethovensingel-Diepenbrockstraat)	4.600	6.800	7.000	7.200	7.800	8.200
Parallelweg (Diepenbrockstraat-P.K. Drossaertstraat)	5.300	6.900	6.900	7.200	7.600	7.900
Parallelweg (P.K. Drossaertstraat-Stationstraat)	5.200	6.800	6.800	7.100	7.500	7.800
Parallelweg (Stationstraat-Westhavenkade)	4.900	4.300	4.000	4.300	3.600	3.800
interne ontsluitingsweg (noord)	nvt	nvt	800	nvt	800	1.300
interne ontsluitingsweg (zuid)	nvt	nvt	800	nvt	800	1.300
wegen in de omgeving van het plangebied						
Deltaweg (Heliniumweg-van Beethovensingel)	12.800	10.000	9.800	11.000	10.200	10.700
Industrieweg (Nijverheidsstraat-van Beethovensingel)	3.800	4.900	4.900	5.200	5.300	5.500
Marathonweg (Ambonlaan-Westlandseweg)	14.500	18.400	19.200	21.500	23.800	24.900
van Beethovensingel (Industrieweg-Parallelweg)	9.000	11.300	12.000	12.100	14.400	15.100
Vulcaanweg (Doggerstraat-voormalige Binnensingel)	15.100	12.300	11.400	12.100	8.100	8.500
Westhavenkade (ten noorden van de Parallelweg)	5.300	1.300	1.200	1.500	1.200	1.300

De voertuigverdelingen voor de wegen in het plangebied zijn weergegeven in tabel 3.2.

Tabel 3.2 Voertuigverdeling

straat (van-naar)	dag-/avond-/nachtuur percentage ¹⁾	voertuigverdeling ²⁾
Galgkade (van Beethovensingel-B.v. Buerenweg)	6,7/ 2,7 / 1,10	89,0% / 5,0% / 6,0%
Galgkade (A. Tasmanlaan-Westhavenkade)	6,7/ 2,7 / 1,10	90,0% / 5,0% / 5,0%
Galgkade (Westhavenkade-Oosthavenkade)	6,7/ 2,7 / 1,10	92,0% / 4,0% / 4,0%
Van Beethovensingel (Galgkade-Parallelweg)	6,7/ 2,7 / 1,10	96,0% / 3,0% / 1,0%
Westhavenkade (ten zuiden van de Parallelweg)	6,7/ 2,7 / 1,10	94,0% / 5,0% / 1,0%

straat (van-naar)	dag-/avond-/nachtuur percentage ¹⁾	voertuigverdeling ²⁾
Parallelweg	6,7 / 2,7 / 1,10	94,0% / 5,0% / 1,0%
interne ontsluitingsweg (noord)	7,0 / 2,6 / 0,70	94,0% / 5,0% / 1,0%
interne ontsluitingsweg (zuid)	7,0 / 2,6 / 0,70	94,0% / 5,0% / 1,0%

1) Uurintensiteit in percentages van etmaalintensiteit voor respectievelijk het gemiddelde daguur, avonduur, nachtuur.

2) Voertuigverdeling in percentages; respectievelijk lichte motorvoertuigen/middelzware motorvoertuigen/zware motorvoertuigen.

Verkeersafwikkeling

Of op een bepaald wegvak sprake is van een doorstromings- en afwikkelingsknelpunt, kan indicatief worden bepaald aan de hand van de zogenaamde Intensiteits/Capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) van de betreffende weg. Is deze I/C-verhouding groter dan 0,80 dan kan congestie optreden en is er sprake van een doorstromingsknelpunt. Hoe hoger het getal boven deze 0,80, des te ernstiger het knelpunt.

In het kader van de Mobiliteitstoets voor de Stationslocatie zijn de I/C-verhouding van alle wegen in en rond het plangebied berekend (DHV, Verkeersmodel Vlaardingen, maart/mei 2007). In tabel 3.3 zijn deze I/C-verhoudingen weergegeven voor de avondspits in 2015. Uit het verkeersmodel blijkt dat de avondspits maatgevend is voor de verkeersafwikkeling.

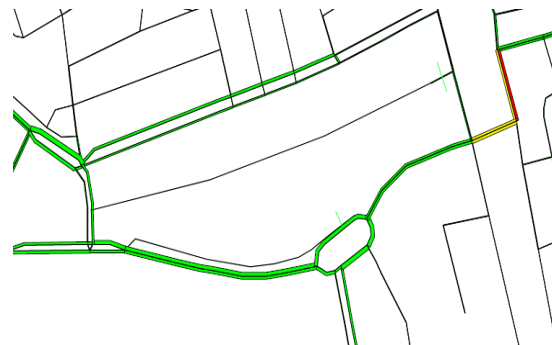
Tabel 3.3 I/C-verhouding bij situatie exclusief en inclusief ontwikkeling (avondspits 2015)

weg	I/C-verhouding exclusief ontwikkeling	knelpunt	I/C-verhouding inclusief ontwikkeling	knelpunt
Galgkade	0,00-0,80	nee	0,00-0,80	nee
Galgkade (Westhavenkade-Oosthavenkade)	>1,00	ja	0,80-1,00	ja
Van Beethovensingel	0,00-0,80	nee	0,00-0,80	nee
Westhavenkade	0,00-0,80	nee	0,00-0,80	nee
Parallelweg	0,00-0,80	nee	0,00-0,80	nee
Oosthavenkade (Galgkade-Vulcaanweg)	>1,00	ja	> 1,00	ja
aansluiting Marathonweg op A20	1,43-1,57	Ja	1,48-1,62	ja
aansluiting mr. L.A. Kesperweg op A4	1,03	Ja	1,00	ja

De figuren 7 en 8 geven een overzicht van de I/C-verhoudingen zonder en met ontwikkeling. Het zijn uitsneden uit het verkeersmodel.



Figuur 7. I/C-verhouding rond het plangebied exclusief ontwikkeling (avondspits 2015)

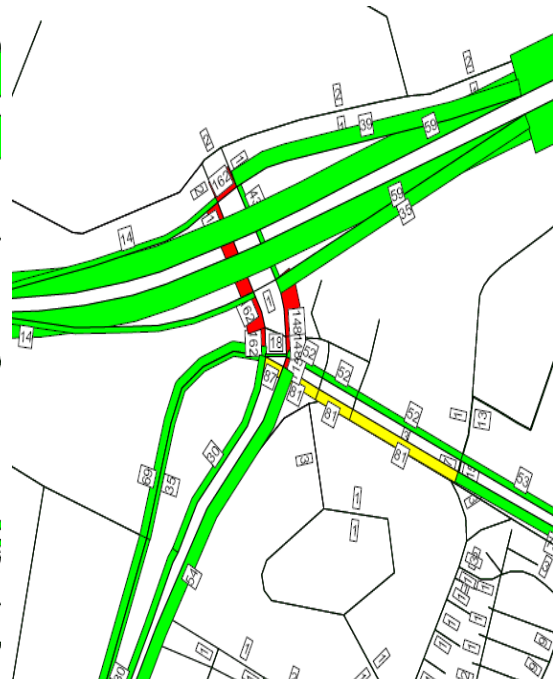


Figuur 8. I/C-verhouding rond het plangebied inclusief ontwikkeling (avondspits 2015)

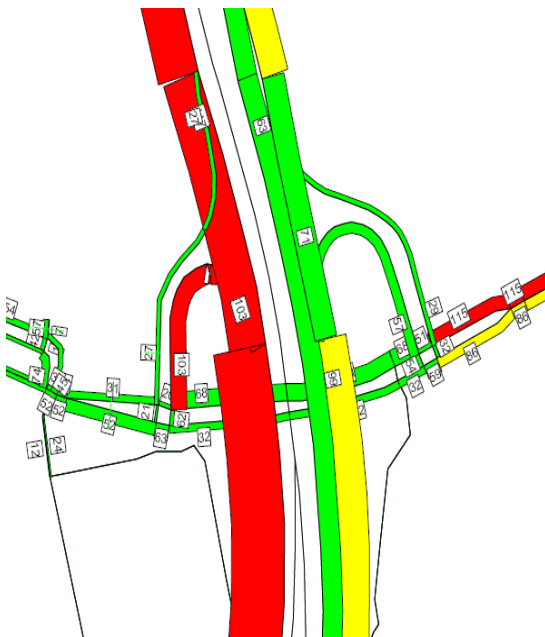
In de figuren 9, 10, 11 en 12 zijn de I/C-verhouding in 2015 zonder ontwikkelingen en met ontwikkelingen rond de aansluitingen op de A20 en de A4 in beeld gebracht. Deze figuren hebben betrekking op de aansluiting van de Marathonweg met de A20 en op de aansluiting van de mr. L.A. Kesperweg/Vlaardingserdijk op de A4.



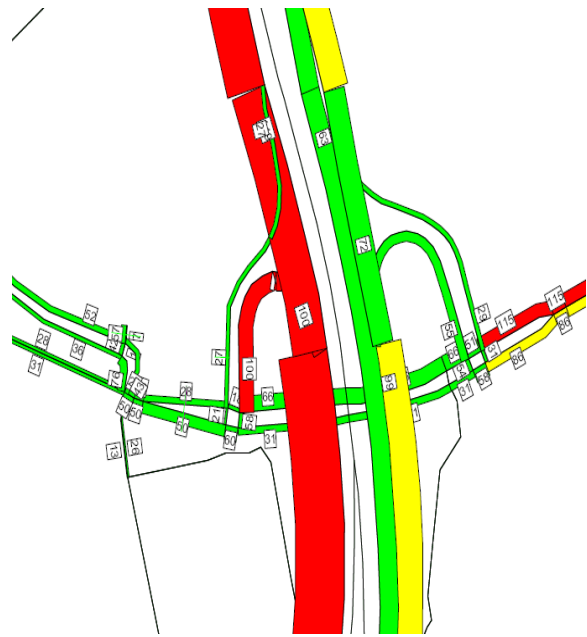
Figuur 9. I/C-verhouding aansluiting Marathonweg op A20 exclusief ontwikkeling (avondspits 2015)



Figuur 10. I/C-verhouding aansluiting Marathonweg op A20 inclusief ontwikkeling (avondspits 2015)



Figuur 11. I/C-verhouding aansluiting Schiedamsedijk op A4 exclusief ontwikkeling (avondspits 2015)



Figuur 12. I/C-verhouding aansluiting Schiedamsedijk op A4 inclusief ontwikkeling (avondspits 2015)

Naast de hierboven gepresenteerde uitsneden uit het verkeersmodel kan worden gemeld dat uit de gegevens van het verkeersmodel blijkt dat de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen niet zullen leiden tot afwikkelingsknelpunten op routes van en naar het plangebied.

Uit de figuren 9 en 10 blijkt dat de ontwikkelingen geen directe invloed hebben op de aansluiting van de Marathonweg op de A20. Wel zal het knelpunt in de doorstroming op de Westlandseweg

in omvang toenemen. De aansluiting van de Marathonweg op de A20 wordt door de gemeente ook als knelpunt erkend. Voor de Marathonweg worden momenteel plannen ontwikkeld om de Rivierzone beter toegankelijk te maken en aan te laten sluiten op de toekomstige verkeersstructuur. Hierover vindt onder meer overleg plaats met Rijkswaterstaat waarbij wordt gekeken naar mogelijke duurzame oplossingen van de aansluiting op de A20. Een primair belang is het bereiken van een goede afwikkeling van het verkeer van en naar de autosnelweg.

Figuren 11 en 12 laten zien dat de capaciteit met een I/C-verhouding van 1,03 en 1,00 net wordt overschreden. De overschrijding doet zich voor op de westelijke toerit naar de A4. De werkelijke I/C-verhouding zal waarschijnlijk onder de 0,8 liggen, omdat in het verkeersmodel nog geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van een tweede tunnelbuis in de Beneluxtunnel. Overigens wordt momenteel deze aansluiting op de A4 bestudeerd om te bezien welke verdere optimalisatiemogelijkheden aanwezig zijn.

Voor de wegen rond het plangebied blijkt uit tabel 3.3 dat de doorstroming op de Galgkade (tussen Westhavenkade en Oosthavenkade) en de Oosthavenkade niet voldoende is. Deze wegvakken maken deel uit van het Sluisplein. In de toekomstige situatie zal het kruispunt Sluisplein worden vormgegeven als een plein met verkeerslichten, inclusief een doseerfunctie. Hierdoor is het mogelijk om op het Sluisplein slechts mondjesmaat verkeer in oost-westrichting en vice versa toe te laten. Het verkeer met het westelijke deel van de Rivierzone als herkomst of bestemming wordt hierdoor gestimuleerd om gebruik te maken van de Marathonweg in plaats van de zuidelijke randweg, met een verlaging van de intensiteit tot gevolg.

De aanvaardbaarheid van de verkeersafwikkeling van de andere kruispunten in de omgeving van het plangebied op basis van indicatieve berekeningsmethoden getoetst. Daarbij is gebruikgemaakt van algemeen gehanteerde methode voor de berekening van wachttijden:

- voor de ongeregelde voorrangskruisingen is gebruikgemaakt van de methode Harders;
- voor de ovale rotonde is gebruikgemaakt van het criterium van Brilon/Stuwe, waarbij wordt opgemerkt dat deze kruising is vereenvoudigd door de Abel Tasmanlaan en B. van Buerenweg (en bijbehorende verkeersintensiteiten) samen te voegen.

Voor het inschatten van de afzonderlijke kruispuntstromen is – uitgaande van de wegvakintensiteiten uit het verkeersmodel (DHV, maart 2007) – gebruikgemaakt van het ramingsmethode uit het simulatieprogramma LARGAS.

Hieronder wordt de verkeersafwikkeling op de afzonderlijke kruisingen besproken.

De kruising van de Deltaweg met de Marathonweg zal worden uitgevoerd als een turborotonde. De vormgeving van deze rotonde zal worden afgestemd op een soepele afwikkeling van het verkeer, ter ondersteuning van de doelstelling om het verkeer van/naar het westelijk deel van de Rivierzone zoveel mogelijk via de Marathonweg richting het rijkswegennet af te wikkelen. Gesteld kan worden dat de verkeersafwikkeling dan ook voldoende gewaarborgd zal zijn.

De kruising van Beethovensingel/Galgkade is en blijft vormgegeven als een voorrangskruising. Bij deze kruising is er geen sprake van een knelpunt. Uit de berekeningen blijkt dat de hoogste gemiddelde wachttijd optreedt in de richting van de Marathonweg komend vanaf de Van Beethovensingel en gemiddeld minder dan 15 seconden bedraagt. Dit is een acceptabele wachttijd.

De aansluiting van de nieuwe parallelweg, de Abel Tasmanlaan en de B. van Buerenweg op de Galgkade zal worden vormgegeven als een ovale enkelstrooksrotonde¹⁾. Deze rotonde kan als enkelstrooksrotonde worden vormgegeven zonder dat er congestieproblemen zullen optreden, de I/C verhoudingen liggen onder de 0,80. De hoogste wachttijd wordt ondervonden door verkeer dat de rotonde aanrijdt vanaf de Galgkade in oostelijke richting en bedraagt gemiddeld 4 seconden. Een dergelijke wachttijd is acceptabel.

Geconcludeerd kan worden op basis van het bovenstaande dat de capaciteit van de kruispunten nabij het plangebied voldoende is om het extra verkeer van en naar de stationslocatie te verwerken. Grote knelpunten zijn hier niet te verwachten. Ook de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen zullen niet leiden tot knelpunten op het omliggende wegennet van Vlaardingen. Het door het verkeersmodel veronderstelde beperkte afwikkelingsknelpunt bij de

1) Zie voetnoot 1 op blz. 25.

aansluiting op de A4 zal in de praktijk door de beschikbaarheid van een tweede tunnelbuis in de Beneluxtunnel meevallen. Desondanks worden verdere optimalisatiemogelijkheden rond de aansluiting op het gemeentelijk wegennet onderzocht. Ook de noodzakelijke capaciteitsverruimende maatregelen rond de aansluiting van de Marathonweg op de A20 vormen onderwerp van studie. Een doelmatige oplossing voor dit punt is zeker mogelijk. Geconcludeerd kan dan ook worden dat de capaciteit van de wegen voldoende is/wordt om ook in de toekomst de verwachte intensiteiten (inclusief het extra verkeer van en naar de locatie) af te kunnen wikkelen. Een goede verkeersafwikkeling is dus voldoende gewaarborgd. Het extra verkeer dat door de ontwikkelingen op de stationslocatie wordt gegenereerd leidt niet tot bereikbaarheidsknelpunten elders.

Alternatieve vervoerswijzen

Openbaar vervoer

De nieuwe ontwikkelingen op de stationslocatie liggen rond het NS-station Vlaardingen Centrum. Dit NS-station is vanuit de gehele woonwijk door directe langzaamverkeersroutes zowel lopend als fietsend optimaal te bereiken (afstanden 100 tot 650 m). De gehele woonwijk ligt dan ook binnen de nog acceptabele loopafstand voor een gemiddeld NS-station (800-1.000 m). Daarnaast bevinden zich binnen het plangebied langs de Galgkade en de Parallelweg tevens een aantal bushaltes, zodat het plangebied ook vanuit het noordelijke deel van Vlaardingen bereikbaar is.

De nieuwe woningen en voorzieningen zullen dan ook door de gunstige ligging ten opzichte van het NS-station Vlaardingen Centrum optimaal worden ontsloten door het openbaar vervoer, zodat het gebruik van het openbaar vervoer naar verwachting hoger zal zijn dan in een reguliere woonwijk.

Langzaam verkeer

Het gebruik van de fiets en het lopen wordt vanuit mobiliteits- en milieuoogpunt bevorderd. De langzaamverkeersstructuur dient algemeen gesteld te voldoen aan vijf hoofdeisen:

- samenhang;
- directheid;
- aantrekkelijkheid;
- veiligheid;
- comfort.

Een belangrijk element in het langzaamverkeersnetwerk van de Rivierzone wordt gevormd door de drie stations. Deze stations (waaronder Vlaardingen Centrum) vormen de knooppunten in het fietsnetwerk, op deze punten vindt uitwisseling plaats tussen de verschillende fietsroutes. De stations zijn hiervoor bij uitstek geschikt omdat ze herkenbare punten vormen, die tevens een belangrijk herkomst- en bestemmingsfunctie voor de fiets vormen. Naast goede routes zijn goede stallingsvoorzieningen van groot belang. Rond het station zal expliciet aandacht besteed worden aan de stallingsmogelijkheden voor de fiets.

Voor fietsers wordt een vrijliggend fietspad aangelegd ten zuiden van de Galgkade en Deltaweg tussen het Sluisplein en de Van Beethovensingel, zodat het fietsverkeer conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig gescheiden van het gemotoriseerd verkeer wordt afgewikkeld. Langs de Van Beethovensingel ligt aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad of autoluwe parallelweg. De fietspaden in de omgeving van het Sluisplein worden eveneens vrijliggend aangelegd met verschillende oversteekmogelijkheden naar de omringende gebieden zoals de Nieuwe Maas en de KW haven. Ten noorden van het plangebied behoudt de Parallelweg aan beide zijden van de weg een fietsstrook. De Parallelweg maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk tussen Rotterdam en Maassluis. Daarnaast wordt het fietsverkeer op de interne 30 km/h-wegenstructuur gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld.

Voor voetgangers zijn met name de noord-zuidverbindingen tussen de oude stad en de Nieuwe Maas, en de verbinding met de stations van belang. De voetgangersstructuur wordt zoveel mogelijk parallel aan de fietsstructuur aangelegd. Conflictsituaties met het autoverkeer zullen zoveel mogelijk worden vermeden.

Verder zijn langs de interne wegen trottoirs en voetpaden aanwezig. De verharding op het dijklichaam door het plangebied is tevens geschikt voor gebruik door fietsers.

3.3.3. Parkeren

Conform het locatiebeleid uit de Nota Ruimte wordt parkeren zoveel mogelijk ondergronds of inpandig gerealiseerd ten behoeve van een efficiënt ruimtegebruik en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Een dergelijk parkeerbeleid wordt ook door de provincie Zuid-Holland onderschreven.

In het geval van de kleine bouwblokken aan de Parallelweg zal geparkeerd worden tussen deze bouweenheden. Voor alle andere bouwblokken zullen parkeervoorzieningen onder de bebouwing worden gerealiseerd, met uitzondering van langsparkeren langs Parallelweg en de nieuw te realiseren toegangsweg.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte als gevolg van de woningbouw, het station en de realisatie van kantoren, overige publieke functies, etc. wordt gerekend met parkeernormen. Voor deze parkeernormen wordt verwezen naar de meest recente parkeernota van de gemeente Vlaardingen.

Bij het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt onder andere rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de mogelijkheid van bijvoorbeeld uitwisseling van de parkeerbehoefte van kantoren en woningen, het gebruik en de functie van een gebouw en de prijsklasse van een woning.

De hiervoor beschreven visie is vertaald naar een plankaart met voorschriften. In de voorschriften is tevens voorzien in een beschrijving in hoofdlijnen (artikel 1 van de voorschriften).

Beschrijving in hoofdlijnen

In de beschrijving in hoofdlijnen wordt beschreven op welke wijze het bestemmingsplan bijdraagt aan de ontwikkeling van het Stationsgebied Centrum. De noodzaak voor het nemen van extra maatregelen in de milieusfeer om een goed en aantrekkelijk (woon)klimaat te kunnen garanderen is tevens in de beschrijving in hoofdlijnen vastgelegd.

Tevens is in de beschrijving in hoofdlijnen aangegeven op welke wijze het gemeentebestuur de bedoelde beleidsdoelstellingen nastreeft door middel van "flankerend beleid", dat wil zeggen buiten het bestemmingsplan om.

Ontwikkelingsgebieden

Hieronder volgt per ontwikkelingsgebied een weergave op hoofdlijnen van de daarin opgenomen bestemmingsregeling. Tevens wordt aandacht besteed aan de wijze van bestemmen van de vaste elementen (dijk, spoor, verkeersstructuur en sluizencomplex) en de randvoorwaarden die vanuit milieu aan de bestemmingsregeling zijn toegevoegd.

Ontwikkelingsgebied Parallelweg

Bestemming

Het Stationsplein wordt binnen de bestemming "Verblijfsgebied" met een aparte aanduiding ("plein") gefixeerd. Ondergrondse parkeergarages en fietsenstallingen zijn hier toegestaan. Voor de bebouwing aan weerszijden van het plein wordt de bestemming "Gemengde Doeleinden" gehanteerd. In de doeleindenomschrijving van deze bestemming worden alle voorziene functies (ook ondergronds parkeren) mogelijk gemaakt. Tevens is aan de hand van het programma de maximale invulling voor de diverse functies vermeld. Het maximumaantal woningen binnen deze bestemming en het maximale oppervlak per functie zijn op deze wijze vastgelegd. De geprojecteerde woningen in het westelijk deel van het ontwikkelingsgebied Parallelweg zijn voorzien van de bestemming "Woondoeleinden".

Situering van bebouwing en bouwhoogte

De globale situering en de maximale bouwhoogte van de gebouwen is op de plankaart aangegeven. Bij de situering van de gebouwen wordt gewerkt met bestemmingsvlakken. Deze grenzen komen bij de Parallelweg voort uit de wens daar een duidelijk profiel te garanderen. De rooilijnen tussen het gebouw met zorgvoorzieningen en het gebouw aan de kop van het Stationsplein/Westhavenkade garanderen genoeg ruimte voor het Stationsplein zelf en zijn tevens vanuit het stedenbouwkundig ontwerp gewenst.

Ontwikkelingsgebied Spoor en Sluis

Goederenemplacement

Omdat nog overleg gaande is met ProRail over de opheffing van het goederenemplacement en de wijze van ontwikkeling van dit deelgebied is in het bestemmingsplan nog de huidige situatie conform het huidige gebruik bestemd. Het terrein is evenals het aangrenzende doorgaande spoor bestemd voor "Spoorwegdoeleinden". In het bestemmingsplan is tevens een wijzigingsbevoegdheid (ex artikel 11 WRO) opgenomen die de door de gemeente beoogde ontwikkeling mogelijk maakt. Zodra er voldoende duidelijkheid is over de opheffing van het terrein, kan toepassing worden gegeven aan deze wijzigingsbevoegdheid. Op dat moment wordt op het terrein een bestemming gelegd die voldoende ontwikkelingsmogelijkheden biedt. De wijzigingsbevoegdheid omvat het hele goederenemplacement voor zover dat als zodanig in gebruik is en strekt zich tevens uit over de gronden tussen de bestemming "Spoorwegdoeleinden" en de dijk. Deze gronden zijn conform het huidige gebruik bestemd voor "Groenvoorzieningen".

Er is onderscheid gemaakt in twee deelgebieden. In wijzigingsgebied I (bouwblok F uit figuur 5) zijn uitsluitend woningen toegestaan. In wijzigingsgebied II (de overige gronden) zijn ook andere functies toegestaan. Aan de hand van het programma is de maximale invulling voor de diverse functies in de wijzigingsvoorwaarden vermeld. De maximale bouwhoogte is op 27 m gesteld.

Ontwikkelingsgebied Galgkade

Voor dit gebied wordt eveneens de bestemming "Woondoeleinden" gehanteerd. Voor dit gebied is op de plankaart door middel van een aanduiding aangegeven dat de woningbouw in gestapelde vorm moet worden gerealiseerd. Om flexibiliteit bij de ontwikkeling van de verschillende gebouwen te behouden is ervoor gekozen om de bebouwingsstructuur niet dwingend op de plankaart vast te leggen.

Op dit moment is een partiële leggerherziening voor de deltadijk in het plangebied in procedure bij het Hoogheemraadschap van Delfland. De uitkomst hiervan is mede bepalend voor het bouwprogramma in het gebied aan de Galgkade in relatie tot de huidige keurzone en de beschermingszone. Dit kan betekenen dat het meest oostelijk en het meest westelijke bouwblok (zie figuur 5) niet gebouwd kunnen worden.

Om het bouwprogramma toch mogelijk te maken, kan de bouwhoogte via vrijstelling naar 50 m worden gebracht.

Weginfrastructuur en sluizencomplex

De deels aan te passen wegenstructuur krijgt in het bestemmingsplan de bestemming "Verkeersdoeleinden". Deze directe bestemming maakt de aanleg en reconstructie van de nieuwe wegenstructuur mogelijk. De aansluitingen op de bestaande wegen zijn in deze bestemming meegenomen.

Het bestaande sluizencomplex (het Sluisplein) aan de oostzijde van het plangebied is als zodanig bestemd. Binnen deze bestemming zijn de aldaar gevestigde functies toegestaan.

Verblijfsgebied en Primair waterkering

De bovengrens van het ontwikkelingsgebied Galgkade wordt bepaald door de dijk. Deze heeft meerdere functies: waterkering, fiets- voetverbinding en ook een landschappelijke waarde. Deze functies komen in het bestemmingsplan samen in de bestemmingen "Verblijfsgebied" en "Primair waterkering". Voor de breedte van de bestemming "Primair waterkering" is de huidige beschermingszone als uitgangspunt genomen (zie ook paragraaf 6.6). Het bouwen op gronden met de bestemming "Primair waterkering" is uitsluitend toegestaan als daarvoor door burgemeester en wethouders vrijstelling is verleend. Alvorens te beslissen omtrent een verzoek tot vrijstelling dienen zij advies in te winnen bij de beheerder van de waterkering (het Hoogheemraadschap van Delfland).

Doorwerking Wet geluidhinder

In de ontwikkelingslocaties Parallelweg en Galgkade geldt met het oog op de Wet geluidhinder een voorlopig bouwverbod voor geluidsgevoelige gebouwen. Er mag (via binnenplanse vrijstelling) pas worden gebouwd als uit akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de toepasselijke grenswaarden. Achtergrond van deze constructie is dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van afschermdende bebouwing dan wel een bepaalde situering van bouwblokken. Het bestemmingsplan garandeert niet dat die afscherming of situering inderdaad wordt gerealiseerd.

Overzicht totaal programma

Uit het haalbaarheidsonderzoek wordt geconcludeerd dat het stationsgebied zich primair leent voor een gemengd programma. De kop van de locatie aan het Sluisplein biedt ruimte voor stedelijke functies als educatie, detailhandel, zorgvoorzieningen en commerciële en publieke kantoren in combinatie met gebouwde parkeervoorzieningen. In de overige delen kan een gevarieerd woonprogramma worden gerealiseerd door de bouw van appartementen en grondgebonden woningen met een brede schakering van types en service/zorg aan huis.

In het kader van het Haalbaarheidsonderzoek is de relatie tussen woningbouw, stedenbouw, architectuur, geluidshinder en regelgeving onderzocht. Daarin is gebleken dat het onder bepaalde condities mogelijk is aan het Sluisplein woningen te realiseren mits de nodige bouwkundige maatregelen worden getroffen om het geluid te weren en een geluidsluwe gevel te maken. Dit betekent dat het gehele programma van de stationslocatie in woningbouw kan worden uitgevoerd tot een maximum van 500.

Flexibiliteit

Door de reconstructie van het Sluisplein en de aanleg van de nieuwe infrastructuur kunnen de deelgebieden zelfstandig ontsloten worden. Hierdoor is een gefaseerde ontwikkeling van de locatie in verschillende deelgebieden mogelijk en ontstaat de nodige flexibiliteit om gericht in te kunnen spelen op marktvragen met een gemengd programma dan wel met een volledig woningbouwprogramma. Deze flexibele invulling wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Onderbouwing woningbouwprogramma

Bij de uitwerking van het woningbouwprogramma is ingespeeld op het Beleidsplan Wonen 2002-2015. Aan deze visie ligt de Woonmilieustudie (2003) en de Woningmarktverkenning (2004) ten grondslag. Voor het Stationgebied levert de hierop gebaseerd uitwerking van de Woonvariant de volgende uitgangspunten:

- het realiseren van appartementen in de (middel)dure (koop)sector in een verhouding 80% koop en 20% huur, gericht op de doelgroep 55+ met combinaties van wonen, zorg en welzijn;
- het creëren van wonen aan de dijk in een groene setting, waardoor een comfortabel eigentijds woonmilieu kan ontstaan met centrumstedelijke voorzieningen en water op loopafstand.

Op basis van de genoemde onderzoeken verwacht de gemeente Vlaardingen dat er de komende jaren in Vlaardingen een grote behoefte zal blijven bestaan aan nieuwe woningen, mede gelet op het saldo van te slopen en nieuw te bouwen woningen. In 2007 beschikt de gemeente over een nieuwe Woningmarktverkenning. Door de flexibiliteit in het programma kunnen ontwikkelingen in de woningmarkt waar mogelijk worden meegenomen. De makelaars onderschrijven de visie van de gemeente Vlaardingen op de marktontwikkeling en de potenties van de Stationlocatie in de Vlaardingse woningmarkt. Parallel hieraan is overleg gevoerd met kandidaten over de condities voor de realisatie van specifieke functies als educatie, zorgvoorzieningen en kantoren.

Onderbouwing overig programma

Educatie/kantoren

Het programmaonderdeel educatie/kantoren zal voor een groot deel bestaan uit verplaatsingen van onderwijsinstellingen dan wel kantoren vanuit elders binnen de stad. De locatie biedt de mogelijkheid om in de "schaduw" van het regionale knooppunt Vijfsluizen meer kleinschalige kantoorprogramma's te ontwikkelen. Deze zal zich kenmerken door een overwegend publiek karakter en veelal gerelateerd zijn aan het centrummilieu van de binnenstad.

Uitbreiding van de onderwijsvoorzieningen met bijvoorbeeld een HBO-opleiding is gewenst. De nabijheid van het NS-station en het stadscentrum lenen zich daar bij uitstek voor. Inmiddels zijn gesprekken gevoerd met belangstellende partijen.

Zorgvoorzieningen

Het Rijk voert beleid om ongeveer 40% van de huidige verzorgingshuiscapaciteit te vervangen door aangepaste woningen met "zorg aan huis", (het wonen scheiden van zorg). De verzorgingshuiscapaciteit in Vlaardingen zal de komende jaren afnemen. Tegelijkertijd zullen levensloopvriendelijke buurten (aangepast wonen met welzijns- en zorgvoorzieningen nabij) worden ontwikkeld. Het stationsgebied komt in aanmerking voor de ontwikkeling van zo'n levensloopvriendelijke buurt mede gezien de nabijheid van het centrum. Binnen de "Gemengde Doeleinden" kunnen appartementen worden gerealiseerd met voldoende voorzieningen in de nabijheid, maar ook met zorg aan huis, afgestemd op de daadwerkelijke behoefte.

Dienstverlening

Dit deel van het programma is gepland in de plint van de grotere bouweenheden rondom het station.

Eenzijds is het mogelijk rondom het station voorzieningen op het gebied van welzijn, gezondheidszorg, informatie-, advies- en ondersteuning te concentreren. Samen met de geplande zorgvoorzieningen kan hierdoor een levensloopvriendelijke buurt worden gerealiseerd.

Anderzijds kunnen er ook andere dienstverlenende instanties, zoals fitness, een bank, notaris en dergelijke in de plint van de grotere bouweenheden komen.

Komen in de grotere bouweenheden geen woningen (of zorgappartementen), maar kantoren of educatie, dan kan de hoeveelheid dienstverlening kleiner worden.

Detailhandel/horeca

Het beperkte detailhandel- en horecaprogramma bestaat vooral uit programma met een "traffic" karakter. Dit is een programma dat past bij het gebruik en de levendigheid van een stationsgebied.

Zowel ten noorden als ten zuiden van het spoor is beperkte inpassing van detailhandel en horeca mogelijk. Deze zal stapsgewijs worden uitgebouwd in relatie tot het draagvlak van de nabijgelegen functies in het stadscentrum.

Conclusie functioneel programma

De realisatie van de Woonvariant zoals beschreven in het Haalbaarheidsonderzoek, biedt goede mogelijkheden om de gemeentelijke doelstellingen uit het Structuurplan voor de Stationslocatie tot stand te kunnen brengen. Dit betreft onder meer:

- de realisatie van woningbouw in het gebied van de Rivierzone;
- het herstel van historische route van "Hof naar Hoofd";
- het opheffen van de barrièrewerking van dijk, spoor en infrastructuur;
- het oplossen van de ruimtelijke fragmentatie in het gebied rondom het Sluisplein en het spooreplacement;
- de realisatie van aantrekkelijke verbindingen tussen de stad en de rivier;
- een zodanige reconstructie van het Sluisplein dat op de oost-westroute een beheersbare dosering van het verkeer tot stand kan komen in samenhang;
- met een aantoonbare verkeerskundige en civieltechnisch uitvoerbaarheid.

De uitkomsten van het Haalbaarheidsonderzoek bevestigen de mogelijkheden om de Stationslocatie te ontwikkelen tot een aantrekkelijke nieuwe wijk met een substantieel en gevarieerd woningbouwprogramma in combinatie met stedelijke voorzieningen.

Het programma biedt wat fasering en functies betreft de nodige flexibiliteit om gericht te kunnen inspelen op verschillende marktvragen. Indien de behoefte aan kantoorruimte achterblijft bij de beschikbare capaciteit in de locatie is substitutie naar woningbouw mogelijk en zijn er maximaal 500 woningen te realiseren in de periode tot en met 2010.

6.1. Geluid

6.1.1. Algemeen

In het voorliggende bestemmingsplan worden diverse geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt, zoals wonen en onderwijs. Om dergelijke functies mogelijk te maken, is toetsing aan de wettelijke geluidsnormen noodzakelijk. Het wettelijk kader wordt gevormd door de per 1 januari 2007 gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh). Het plangebied heeft te maken met geluidsbelasting van verschillende geluidsbronnen, te weten industrie, het goederenemplacement, railverkeer en wegverkeer.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is per geluidsbron de geluidsbelasting onderzocht. Dit onderzoek is opgenomen in een separate onderzoeksrapportage¹⁾. Voor de diverse onderzoeken is het stedenbouwkundig model (Bureau B+B, juli 2006) als basis gebruikt. Aangezien de ontwikkeling van het ontwikkelingsgebied Spoor en Sluis (huidige goederenemplacement) nog onzeker is, zijn in de diverse akoestische onderzoeken zowel varianten berekend met als een variant zonder ontwikkeling van het ontwikkelingsgebied Spoor en Sluis. Daarnaast is het nog onzeker is of de 2 buitenste bouwblokken binnen het ontwikkelingsgebied Galgkade (bouwblok G1 en G7) gerealiseerd kunnen worden. Om die reden is een variant onderzocht zonder deze twee bouwblokken, waarbij de resterende 5 bouwblokken binnen dit ontwikkelingsgebied kunnen worden opgehoogd tot maximaal 50 m. Ten slotte is een variant onderzocht waarbij een geluidsscherm aan de noordzijde van het spoor ter hoogte van de bouwblokken C1 tot en met C12 en B wordt gerealiseerd.

Vanwege de hoge geluidsbelasting van meerdere bronnen is daarnaast ook de cumulatieve geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt.

Hieronder worden per geluidsbron het wettelijk kader, de resultaten en de conclusies uit het akoestisch onderzoek beschreven. Ook wordt ingegaan op de cumulatieve geluidsbelasting binnen het plangebied en manier waarop noodzakelijke geluidsbeperkende maatregelen in het bestemmingsplan zijn verankerd. In de onderstaande bestemmingsparagraaf is de situatie conform het stedenbouwkundig model als uitgangspunt genomen. Voor een beschrijving van de overige varianten wordt verwezen naar de akoestische rapportage.

6.1.2. Industrielawaai

Wettelijk kader/beleid

Het stationsgebied ligt geheel binnen de bestaande geluidszones van zowel het industrieterrein Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Klein Vettenoord (hierna VKV) als het industrieterrein Botlek-Pernis. Nieuwe ontwikkelingen binnen deze zones dienen te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. Hieronder wordt ingegaan op het relevante toetsingskader. Voor een uitgebreidere beschrijving hiervan wordt verwezen naar de onderliggende akoestische rapportage.

Grenswaarden Wgh

Geluidsgevoelige bebouwing (woningen, maar ook scholen, zorginstellingen) is vanuit akoestisch oogpunt ook binnen de geluidszones zonder meer mogelijk indien de geluidsbelasting op de gevel de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. Voor Industrielawaai is de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). Wordt deze waarde wel overschreden, dan biedt de wet de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden op basis van een ontheffing (Besluit hogere grenswaarde) te bouwen. De gevelbelasting mag daarbij echter de uiterste grenswaarde van 55 dB(A) niet overschrijden. Wanneer de uiterste grenswaarden worden overschreden, of als er geen geluidsluwe gevel is, is het nog wel altijd mogelijk om een dove gevel of vliesgevel toe te passen. Dit is een gevel die geen te openen delen bevat en daardoor niet hoeft te worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden.

1) RBOI/DCMR, Vlaardingen Stationsgebied Centrum, akoestisch onderzoek bestemmingsplan, juni 2007.

Voorwaarden hogere grenswaarde

Het stationsgebied wordt door verschillende geluidsbronnen en ook van meerdere kanten belast met geluid. In alle deelgebieden worden één of meerdere voorkeursgrenswaarden van geluidssoorten overschreden. Dit betekent dat het vaststellen van een hogere waarde noodzakelijk zal zijn. De bevoegdheid om in afwijking van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde vast te stellen, ligt bij de gemeente.

Bij AMvB – te weten: het nieuwe Besluit geluidhinder – worden enkele regels omtrent de afhandeling van een verzoek vastgesteld. Het Besluit geeft echter geen beperkende voorwaarden in welke gevallen een hogere waarde is toegestaan. Dit betekent dat de gemeente naar eigen beleid vrijheid hebben om hogere waarden toe te staan op geluidsbelaste locaties.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit bestemmingsplan als belangrijkste voorwaarde gehanteerd dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarbij wordt ernaar gestreefd om bij geluidsgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk te zorgen voor een geluidsluwe zijde. Als belangrijkste voorwaarde wordt gehanteerd dat in ieder geval het realiseren van een goede buitenruimte mogelijk moet zijn, bij voorkeur aan de zuidkant. In het ontwerp van de bouwblokken is het daarnaast goed mogelijk de slaapruimten aan de meest geluidsluwe zijde te situeren, dan wel voor voldoende isolatie te zorgen.

Toepassen dove gevel

Wanneer de uiterste grenswaarden worden overschreden, of als er geen geluidsluwe gevel is, is het mogelijk om een dove gevel (in het kader van de Wet geluidhinder) of vliesgevel toe te passen. Dit is een gevel die geen te openen delen bevat en daardoor niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Beoordeling plan

Ten behoeve van de Integrale Milieunota Rivierzone (2004) en het Haalbaarheidsonderzoek (2005) is destijds voor het aspect industrielawaai onderzoek uitgevoerd. Nu het stedenbouwkundig plan definitief is, is opnieuw vanuit industrielawaai onderzocht in hoeverre woningen (en andere gevoelige functies) kunnen voldoen aan de grenswaarden en overige toetsingscriteria.

Om de optredende geluidsbelasting in het nieuwe stedenbouwkundige plan te kunnen toetsen, is door DCMR akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het industrielawaai van alle relevante industrieterreinen (Botlek-Pernis en VKV). In de akoestische rapportage wordt uitgebreid ingegaan op de uitgangspunten en resultaten van het uitgevoerde onderzoek. In deze paragraaf volgt per deelgebied een samenvatting van de resultaten van dit onderzoek en de daar uit te trekken conclusies. In tabel 6.1 zijn de resultaten per deelgebied weergegeven.

Deelgebied Parallelweg

De geluidsbelasting vanwege het industrieterrein VKV varieert aanzienlijk, maar is in het gehele gebied lager dan 55 dB(A). Voor alle bouwblokken is een hogere waarde nodig.

De geluidsbelasting van Botlek-Pernis varieert al naar gelang de hoogte en de afschermende werking van de omliggende bebouwing. Op de begane grond is de geluidsbelasting in het algemeen laag. Op het meest westelijke bouwblok (alleen de hogere bouwlagen!) bedraagt de geluidsbelasting zelfs 56 dB(A).

Bij deze overschrijding van de grenswaarde is het toepassen van een zogenaamde "dove gevel" noodzakelijk. Bij de overige bouwblokken bedraagt de geluidsbelasting tussen de 50- en 55 dB(A) en is een hogere waarde noodzakelijk.

Deelgebied Spoor en Sluis

De geluidsbelasting vanwege VKV is in het gehele deelgebied hoger dan 50 dB(A), echter overschrijdt de uiterste grenswaarde niet. Voor alle bouwblokken is dan ook een hogere waarde nodig.

Ook in dit deelgebied geldt dat de geluidsbelasting van Botlek-Pernis maatgevend is. Opnieuw bedraagt op het meest westelijke en meest oostelijke bouwblok (alleen de hogere bouwlagen!) de geluidsbelasting zelfs 56 dB(A). Bij deze overschrijding van de grenswaarde is het toepassen van een zogenaamde "dove gevel" noodzakelijk. Op de lagere verdiepingen van deze

bouwblokken en bij de overige bouwblokken bedraagt de geluidsbelasting tussen de 50- en 55 dB(A) en is een hogere waarde noodzakelijk.

Deelgebied Galgkade

De geluidsbelasting vanwege VKV is in dit deelgebied relatief hoog, met name aan de westkant. In de drie meest westelijke gebouwen wordt de uiterste grenswaarde van 55 dB(A) overschreden tot plaatselijk zelfs 60 dB(A). Voor alle zijgevels en de gevel aan de zuidkant van deze gebouwen is een "dove gevel" noodzakelijk op de hogere bouwhoogten. Voor alle andere bouwblokken en op de lagere verdiepingen van de drie westelijke blokken is een hogere waarde nodig.

Voor de geluidsbelasting vanwege Botlek-Pernis geldt in feite dezelfde conclusie. Bij de drie meest westelijke gebouwen wordt de uiterste grenswaarde van 55 dB(A) overschreden tot maximaal 57 dB(A). Het toepassen van de "dove gevel" is dus ook vanwege Botlek-Pernis noodzakelijk. Bij de overige bouwblokken bedraagt de geluidsbelasting tussen de 50- en 55 dB(A) en is een hogere waarde voldoende.

Conclusie

De geluidsbelasting afkomstig van de verschillende industrieterreinen verschilt sterk per deelgebied. De geluidsbelasting vanwege Botlek-Pernis is over het algemeen bepalend in het gehele gebied.

De geluidsbelasting van Vulcaanhaven-Vettenoord leidt vrijwel overal in het plangebied tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Alleen bij de drie meeste westelijke gebouwen in deelgebied Galgkade wordt ook de uiterste grenswaarde overschreden.

De geluidsbelasting van Botlek-Pernis leidt op een aantal aanvullende locaties tot een overschrijding van de 55 dB(A), namelijk het meest oostelijke en meest westelijke gebouw in de deelgebieden Spoor en Sluis en Parallelweg.

Samenvattend zijn daarom de volgende maatregelen nodig (zie figuur 13 voor een overzicht van deze maatregelen):

- in deelgebied Parallelweg is voor het meest westelijke gebouw een "dove gevel" noodzakelijk vanwege Botlek-Pernis; voor de overige gebouwen volstaat vaststelling van een hogere grenswaarde vanwege Botlek-Pernis en Vulcaanhaven, KW-Haven-Vettenoord;
- in deelgebied Spoor en Sluis zijn ook alleen voor het meest oostelijke en meest westelijke gebouw "dove gevels" noodzakelijk vanwege Botlek-Pernis; voor de overige gebouwen volstaat vaststelling van een hogere grenswaarde;
- in deelgebied Galgkade zijn voor de drie meest westelijke gebouwen "dove gevels" noodzakelijk vanwege Botlek-Pernis en VKV West; voor de overige gebouwen en op de lagere verdiepingen van deze 3 gebouwen volstaat vaststelling van een hogere grenswaarde.

In tabel 6.1 zijn per deelgebied de geluidsbelasting en bijbehorende conclusies weergegeven.

Tabel 6.1 Geluidsbelasting industrielawaai in dB(A) (op alle gevels)

deel plangebied	geluidsbelasting (in dB(A))*		conclusie
	Botlek-Pernis	VKV	
deelgebied Parallelweg			
- bouwblokken Parallelweg (C1-12)	48-56	49-54	- alleen meest westelijk gebouw "dove gevel" nodig vanwege BP (zuidgevel > 7,5 m); op lagere bouwhoogte HW vanwege BP - overige gebouwen HW vanwege BP en VKV
- bouwblok Stationsplein (B)	46-54	48-52 (50-53)	- HW vanwege BP en VKV
- kop Stationsplein/ Westhavenkade (A)	43-50 (42-51)	45-52	- HW vanwege VKV (en BP tijdelijk bij handhaven emplacement)
deelgebied Spoor en Sluis			
- kop Sluisplein (D)	49-56	47-53	- "dove gevel" nodig vanwege BP (zuidgevel vanaf 13,5 m) - HW vanwege BP (< 13,5 m) en VKV
- achter Sluisplein (E)	49-56	47-52	- HW vanwege BP en VKV - Deels "dove gevel" vanaf 13.5 m

deel plangebied	geluidsbelasting (in dB(A))*		conclusie
	Botlek-Pernis	VKV	
deelgebied Parallelweg			
- westelijk deel (F1-8)	48-56	47-54	- "dove gevel" nodig vanwege BP (alleen meest westelijk gebouw, zijgevel) - HW vanwege BP en VKV
deelgebied Galgkade (G1-7)	46-57 (44-57)	42-60	- in drie meest westelijke gebouwen op grotere bouwhoogten "dove gevel" noodzakelijk vanwege BP en VKV; op lagere bouwhoogte is HW nodig vanwege BP en VKV - bij overige gebouwen HW nodig vanwege BP en/of VKV

* Tussen haakjes is weergegeven de geluidsbelasting in de situatie waarbij het goederenemplacement in de huidige situatie blijft gehandhaafd (alleen wanneer de geluidsbelasting afwijkt).

6.1.3. Geluidsbelasting goederenemplacement

Het goederenemplacement is een vergunningplichtige inrichting op grond van de Wet milieubeheer. In het Structuurplan Rivierzone is vastgelegd dat het emplacement komt te vervallen. In dit bestemmingsplan is dit vertaald in het vervallen van de laad- en losfunctie van het emplacement binnen de planperiode. Dit betekent dat alleen de 2 rangeersporen (nr. 3 en 4) direct ten zuiden van het doorgaande spoor gehandhaafd blijven. Op een deel van de dan vrijkomende gronden worden woningen gerealiseerd. Omdat niet vaststaat dat het vervallen van de laad- en losfunctie van het goederenemplacement plaatsvindt voordat reeds woningen in de omgeving zijn gebouwd, moet worden gewaarborgd dat het goederenemplacement in de huidige omvang kan blijven functioneren. Bovendien zal ook in de eindsituatie – na het vervallen van de laad- en losfunctie – een vergunningplichtig bedrijf resterend dat binnen aanvaardbare vergunningvoorwaarden moet kunnen functioneren.

Wettelijk kader/beleid

Toe te passen grenswaarden

In de huidige milieuvergunning zijn alleen grenswaarden vastgelegd ter plaatse van bestaande woningen. Omdat met dit plan nieuwe woningen in de omgeving van dit bedrijf worden gerealiseerd op geheel andere locaties dan nu in de vergunningvoorwaarden zijn genoemd, is inmiddels de milieuvergunning van het bedrijf aangepast, waarbij nieuwe geluidsgrenswaarden zijn vastgesteld. Deze aanpassing van de vergunning was ook noodzakelijk aangezien deze niet meer in overeenstemming was met het huidige gebruik. De vaststelling van deze vergunningvoorwaarden is in overeenstemming met het daarvoor geldende beleidskader (Handreiking industrielawaai en vergunningverlening en circulaire Beoordeling piekgeluiden voor spoorwegemplacements).

Volgens de Handreiking bedraagt de te hanteren grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluidsniveau voor woningen in stedelijk gebied in het algemeen 50 dB(A). Op locaties met een hoog referentieniveau kan het bevoegd gezag echter in een bestuurlijke afweging een hogere grenswaarde vaststellen. Op korte afstand van het doorgaande spoor is dit zeker aan de orde; ter plaatse van de 1e rij woningen in de deelgebieden Parallelweg en Spoor & Sluis bedraagt de geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai 67 dB(A). Op deze locaties kan voor het goederenemplacement zonder meer worden uitgegaan van een grenswaarde van 55 dB(A).

Voor het maximale geluidsniveau geldt op grond van de Handreiking in beginsel een toetsingsniveau van 70 respectievelijk 65 dB(A) in de dag- en avondperiode. Voor de dagperiode kan het bevoegd gezag deze grenswaarde verhogen naar 75 dB(A).

Volgens de later verschenen circulaire Beoordeling piekgeluiden voor spoorwegemplacements is bij spoorwegemplacements echter geen beoordeling van maximale geluidsniveaus meer nodig indien bronmaatregelen worden getroffen (de bronmaatregelen die kunnen worden getroffen) én als na toetsing van L_{night} binnen woningen blijkt dat geen schrik- en ontwaakreacties zullen plaatsvinden.

Beoordeling plan

Om de geluidssituatie voor en na het opheffen van de laad- en lossporten in beeld te brengen, is door Cauberg Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd¹⁾. Ten behoeve van de noodzakelijke aanpassing van de vergunning is vervolgonderzoek uitgevoerd dat de basis vormt voor de procedure²⁾. In deze paragraaf volgt een samenvatting van de resultaten en conclusies.

Onderzochte situaties

In het onderzoek zijn verschillende situaties onderzocht:

- de thans vergunde bedrijfssituatie;
- de feitelijke bedrijfssituatie: geconstateerd is dat het bedrijf niet meer functioneert volgens de verleende vergunning, de gemeente zal de vergunning op korte hiermee in overeenstemming brengen;
- een situatie inclusief bronmaatregelen: uit het onderzoek blijkt dat op basis van de beste beschikbare technieken (BBT) op het emplacement een aantal bronmaatregelen moet worden getroffen waardoor de geluidsbelasting verder wordt verminderd; ook dit zal bij de aan te passen vergunning worden verwerkt.

Uitgaande van deze bedrijfssituaties is onderzoek verricht naar de twee ruimtelijke constellaties:

1. de huidige omvang van het goederenemplacement;
2. het vervallen van de laad- en lossporten waarbij het zuidelijke deel van het emplacement wordt benut voor woningbouw (deelgebied Spoor & Sluis).

Onderzoekresultaten

De tabellen 6.2 en 6.3 geven een samenvattend overzicht van de resultaten van het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Vermeld worden alleen de gegevens van de feitelijke situatie en van de situatie inclusief bronmaatregelen.

Tabel 6.2 Geluidsbelasting goederenemplacement per deelgebied (langtijdgemiddelde, etmaalwaarden³⁾)

deelgebied	te hanteren grenswaarde	uitgaande van huidige omvang emplacement		situatie na opheffen laad- en lossporten	
		feitelijke situatie	inclusief bronmaatregelen	feitelijke situatie	inclusief bronmaatregelen
Parallelweg	55 dB(A)	49-52 dB(A)	45-48 dB(A)	44-55 dB(A)	< 40-49 dB(A)
Spoor en Sluis	55 dB(A)	nvt	nvt	43-60 dB(A)	40-52 dB(A)
Galgkade	50 dB(A)	47-51 dB(A)	41-48 dB(A)	<40-43 dB(A)	< 40 dB(A)

vet weergegeven getallen = overschrijding grenswaarde.

Tabel 6.3 Geluidsbelasting goederenemplacement per deelgebied (maximale geluidsniveaus)

deelgebied	te hanteren grenswaarde	uitgaande van huidige omvang emplacement		situatie na opheffen laad- en lossporten	
		feitelijke situatie	inclusief bronmaatregelen	feitelijke situatie	inclusief bronmaatregelen
Parallelweg	max. 75 dB(A)	71-80 dB(A)	63-69 dB(A)	73-82 dB(A)	65-71 dB(A)
Spoor en Sluis	max. 75 dB(A)	nvt	nvt	69-86 dB(A)	57-78 dB(A)
Galgkade	max. 75 dB(A)	68-73 dB(A)	58-60 dB(A)	64-73 dB(A)	46-58 dB(A)

vet weergegeven getallen = overschrijding grenswaarde, de circulaire beoordeling piekgeluiden weggelaten.

De geluidsbelasting zal in de nieuwe situatie ter plaatse van de bestaande woningen ook minder worden. In de situatie zonder verkleining van het goederenemplacement (huidige situatie)

- 1) Cauberg Huygen, Akoestische situatie bestaande bouw en nieuwbouw rondom het emplacement Vlaardingen Westhavenkade 82, rapport: 20060885-05, oktober 2006.
- 2) Cauberg Huygen, Akoestisch onderzoek emplacement Vlaardingen, artikel 8.23 procedure in het kader van de Wet milieubeheer, rapport: 2006.0885-09, maart 2007.
- 3) Op de meeste locaties zijn de belastingen in de dagperiode maatgevend, op een enkele locatie de avondperiode. 's Nachts vinden geen activiteiten plaats.

zal het nemen van enkele bronmaatregelen en de nieuwe (afschermende) bebouwing langs de Parallelweg en Galgkade leiden tot een lagere geluidsbelasting. In de situatie waarbij het goederenemplacement verkleind is, zal de reductie van geluidsbelasting bij de bestaande bebouwing nog groter zijn.

Conclusies

Mede in het licht van de op dit gebied toegepaste Stad&Milieubenadering, zet de gemeente Vlaardingen in op een optimale milieukwaliteit. Dit betekent dat het nemen van bronmaatregelen voor de gemeente het uitgangspunt is. Vooral de deels hoge maximale geluidsbelastingen. Vanwege het relatief geringe gebruik van het emplacement is het aantal overschrijdingen weliswaar gering. De hoogte van de belastingen maakt echter dat bronmaatregelen niet alleen wenselijk, maar ook noodzakelijk worden geacht. Met deze bronmaatregelen die in de vergunning zijn verwerkt, kan op vrijwel alle locaties een kwalitatief goede situatie worden bereikt. Behalve aanpassing van de milieuvergunning, zijn aanvullende maatregelen niet meer noodzakelijk.

6.1.4. Wegverkeerslawaaï

Wettelijk kader/beleid

Nieuwe situaties

De te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) vallen binnen de wettelijke geluidszone van een aantal wegen, te weten:

- de Galgkade/Deltaweg;
- de Westhavenkade;
- de Parallelweg;
- de Van Beethovensingel.

De overige wegen in de nabijheid van de onderzoekslocaties hebben een maximumsnelheid van 30 km/h en zijn derhalve gedezoneerd, of het ontwikkelingsgebied bevindt zich buiten de zone van deze wegen.

De breedte van de geluidszone bedraagt voor de genoemde wegen 200 m aan weerszijden van deze wegen (binnenstedelijke situatie met 2 rijstroken). Binnen deze geluidszone dient nieuwe geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen) aan de Wet geluidhinder te worden getoetst. Als wettelijke grenswaarde voor het geluidsniveau aan de gevel geldt voor dergelijke situaties (volgens de gewijzigde Wgh) een L_{den} van 48 dB, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Het college van burgemeester en wethouders kan (volgens artikel 110a van de gewijzigde Wgh) in bepaalde situaties een hogere grenswaarde vaststellen. Deze mag in stedelijk gebied, in de situatie van een bestaande weg en nieuwe woningen, voor binnenstedelijk gelegen woningen de 63 dB niet te boven gaan (uiterste grenswaarde).

Formeel zijn 30 km/h-wegen voor de Wet geluidhinder gedezoneerd. Op basis van jurisprudentie dient echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Binnen het plangebied worden een tweetal 30 km/h-wegen aangelegd om de geplande bebouwing te ontsluiten. Een van deze wegen is net ten zuiden van het spoor geprojecteerd tussen de Van Beethovensingel en de Westhavenkade. De tweede 30 km/h-weg is aan de zuidzijde van het plangebied gepland parallel aan de Galgkade.

Reconstructieonderzoek

In artikel 1 van de Wet geluidhinder is de volgende definitie van een reconstructie van een weg opgenomen: "Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd." In concrete zin is er sprake van een reconstructie indien:

- het gaat om fysieke wijzigingen op of aan een aanwezige weg;
- als gevolg van de wijzigingen de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt, waarbij een opvulling tot 50 dB altijd is toegestaan.

Het reconstructieonderzoek onderzoekt de gevolgen van fysieke wijzigingen aan de Galgkade en het Sluisplein/Westhavenkade. Het wettelijk onderzoeksgebied strekt zich uit aan weerszijden van te reconstrueren wegvakken over het deel waarop de feitelijke reconstructie betrekking heeft. De reconstructie van het Sluisplein heeft gevolgen voor de intensiteiten op de wegen in

de wijde omgeving. Relevant zijn de Westhavenkade (ten noorden van de Parallelweg) en de Marathonweg.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient onderzocht te worden of langs deze wegen die niet tot het reconstructiegebied sprake is van reconstructie ten einde een uitspraak te doen over de aanvaardbaarheid van een eventuele toename van de geluidsbelasting.

Om het stedenbouwkundig plan te toetsen aan de wettelijke grenswaarden van de Wet geluidshinder is een akoestisch onderzoek¹⁾ uitgevoerd. In dit onderzoek is ook een gedetailleerdere beschrijving gegeven van de wettelijke normen en beleid en het benodigd onderzoek. Hieronder volgen de conclusies van het onderzoek per deelgebied.

Beoordeling plan

Deelgebied Parallelweg

Ten gevolge van het verkeer op de Parallelweg wordt op de gevels van vrijwel alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen het ontwikkelingsgebied Parallelweg de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale geluidsbelasting bedraagt 62 dB. Het verkeer op de Van Beethovensingel leidt alleen op de gevel van het meest westelijk gelegen bouwblok tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met 8 dB. Ook het verkeer op de Galgkade leidt op dit meest westelijk gelegen bouwblok tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (met 2 dB). Ten gevolge van het verkeer op de Westhavenkade wordt alleen op de gevel van het meest oostelijk gelegen bouwblok de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt in dat geval 58 dB.

Tabel 6.4 Maximale belasting wegverkeerslawaaï deelgebied Parallelweg (in dB)

	bouwblok A	bouwblok B	bouwblok C1 t/m C12	procedure HW	aantal woningen
Parallelweg	54-58	59-62	59-61	ja	87
van Beethovensingel	< 49	< 49	54-56	ja	2
Westhavenkade	54-58	< 49	< 49	ja	-
Galgkade	< 49	< 49	49-50	ja	2

Ontwikkelingsgebied tussen Spoor & Sluis

Op de gevels van de geplande geluidsgevoelige bestemmingen binnen het ontwikkelingsgebied tussen Spoor en Sluis, wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden ten gevolge van het verkeer op de Parallelweg. Het verkeer op de Van Beethovensingel leidt alleen op de gevel van het meest westelijk gelegen bouwblok tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met maximaal 2 dB. Het verkeer op de Westhavenkade leidt alleen op het meest oostelijk gelegen bouwblok tot een overschrijding met maximaal 10 dB.

Ten gevolge van het verkeer op de Galgkade wordt op de twee meest oostelijk gelegen bouwblokken de voorkeursgrenswaarde overschreden. De geluidbelasting bedraagt in dat geval maximaal 56 dB.

Tabel 6.5 Maximale belasting wegverkeerslawaaï deelgebied Spoor en Sluis (in dB)

	bouwblok F1 t/m F8	bouwblok E	bouwblok D	procedure HW	aantal woningen
Parallelweg	< 49	< 49	< 49	nee	0
van Beethovensingel	49-50	< 49	< 49	nee	8
Westhavenkade	< 49	< 49	54-58	ja	45
Galgkade	49-51	49-56	50-58	ja	80

Ontwikkelingsgebied Galgkade

Binnen het ontwikkelingsgebied Galgkade wordt op de gevels van de geplande geluidsgevoelige bestemmingen alleen ten gevolge van het verkeer op de Galgkade de voorkeursgrens-

1) RBOI/DCMR, Vlaardingen Stationsgebied Centrum, Akoestisch onderzoek bestemmingsplan, juni 2007.

waarde overschreden. Dit geldt voor alle bouwblokken binnen dit ontwikkelingsgebied. De maximale gevelbelasting bedraagt 62 dB.

Tabel 6.6 Maximale belasting wegverkeerslawaai deelgebied Galgkade (in dB)

	bouwblok G1 t/m G7	procedure HW	aantal woningen
Parallelweg	-	nee	0
van Beethovensingel	-	nee	0
Westhavenkade	-	nee	0
Galgkade	62	ja	244

Wat betreft de wegdekverharding is in de uitgevoerde berekeningen voor de 50 km/h-wegen uitgegaan van fijn asfalt. Er kan overwogen worden de Galgkade te voorzien van geluidsreducerend asfalt. In dat geval zal de geluidsbelasting op de gevels van de woningen binnen het ontwikkelingsgebied Galgkade aanzienlijk lager uitvallen. Bij toepassing van ZSA-SD (zeer stil asfalt-semidicht) of akoestisch gelijkwaardig asfalt, kan een sterkere reductie van het geluidsniveau worden bereikt. De reductie van dit nieuwe stille asfalttype is vastgesteld op minimaal -4,0 dB(A) ten opzichte van DAB bij een 50 km/h-regime.

30 km/h-wegen

Het verkeer op de noordelijk gelegen erftoegangsweg leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de bouwblokken binnen het ontwikkelingsgebied tussen Spoor en Sluis. De maximale geluidsbelasting bedraagt 56 dB.

Ten gevolge van het verkeer op de zuidelijk gelegen ontsluitingsweg wordt alleen op de meest zuidelijk gelegen punten van de bouwblokken binnen het ontwikkelingsgebied Galgkade de voorkeursgrenswaarde overschreden. De gevelbelasting bedraagt maximaal 52 dB.

Aangezien het gaat om 30 km/h-wegen, is het indienen van een tot vaststelling van hogere grenswaarden niet mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden, maatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn en een Verzoek hogere grenswaarden mogelijk zou zijn in het geval het om gezoneerde wegen zou gaan, kan worden gesteld dat sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting. Overigens dienen de noodzakelijke gevelmaatregelen te worden genomen om de wettelijke binnenwaarde van 33 dB te garanderen. Hierop zal in het kader van het bouwbesluit worden getoetst.

Het al dan niet realiseren van de bebouwing in het middengebied heeft geen gevolgen voor de geluidsbelasting ten gevolge van de zuidelijke erftoegangsweg op de gevels van de woningen binnen het ontwikkelingsgebied Galgkade.

Reconstructieonderzoek

Uit het reconstructieonderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen langs de Marathonweg zal toenemen (met afgerond 2 dB). Bij de bestaande woningen langs de Westhavenkade zal de geluidsbelasting afnemen, ten gevolge van een sterke daling in de intensiteit.

De uiterste grenswaarde (5 dB boven de voorkeursgrenswaarde) wordt niet overschreden en de geluidsbelasting is niet hoger dan 68 dB. Dit betekent dat wanneer de woningen binnen het reconstructiegebied zouden liggen, er een verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden zou kunnen worden ingediend. Daarvoor zou tevens een ontheffingscriterium aanwezig zijn: "de verbinding heeft een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie". Gesteld kan worden dat de toename ten gevolge van de reconstructie van Galgkade en het Sluisplein aanvaardbaar is.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai blijkt dat voor een deel van de te realiseren woningen een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd.

In het kader van reconstructie van de Galgkade en het Sluisplein zijn geen hogere grenswaarden nodig. Binnen het daadwerkelijke reconstructiegebied neemt de geluidsbelasting aan de gevels van de bestaande woningen af. Wel is er sprake van een uitstralingseffect waarbij de geluidsbelasting langs de Marathonweg toeneemt. Deze toename is echter aanvaardbaar omdat deze de 5 dB en de uiterste grenswaarde niet overschrijdt en er tevens sprake is van "een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie".

Tabel 6.7 Hogere grenswaarden wegverkeerslawaai

wegvak	49-53 dB	54-58 dB	59-63 dB
Galgkade	97	119	41
Beethovensingel	2	-	-
Westhavenkade	-	27	18
Parallelweg	-	-	87

Bij het toekennen van een hogere grenswaarde wordt door de provincie als eis gesteld dat – indien een woning is voorzien van een buitenruimte – deze geluidsluw dient te zijn. De Wet geluidhinder stelt dat deze buitenruimte aan de geluidsluwe zijde dient te worden gesitueerd. De geluidsbelasting aan de gevel dient ter plaatse van deze buitenruimte < 48 dB te zijn. Indien de buitenruimte alleen aan de bronzijde kan worden gesitueerd, mag ter plaatse van de buitenruimte de geluidsbelasting aan de gevel niet hoger dan 53 dB zijn. Indien de enige buitenruimte een geluidsbelasting hoger dan 53 dB heeft, dan moeten maatregelen worden genomen om de geluidsbelasting te reduceren. Maatregelen zijn: een dichte borstwering van een balkon (in plaats van spijlen) of een af te sluiten balkon (serre/loggia). Eventueel kan besloten worden een buitenruimte achterwege te laten (conform het Bouwbesluit is deze niet verplicht).

6.1.5. Railverkeerslawaai

Wettelijk kader/beleid

Geluidszones langs spoorwegen

Het belangrijkste beleid ten aanzien van het railverkeerslawaai is vastgelegd in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). In het Bgs is een rechtstreeks (inhoudelijk en procedureel) verband gelegd tussen geluidshinderproblematiek en ruimtelijke ordening door middel van geluidszones langs spoorwegen. Een geluidszone is een gebied aan weerszijden van een spoorweg waarbinnen, wanneer in dat gebied woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn of wenselijk worden geacht, extra aandacht moet worden besteed aan geluidshinder.

De spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland (trajectnummer 560) heeft een onderzoekszone van 100 m. Vrijwel het gehele ontwikkelingsgebied valt binnen de onderzoekszone van het spoor. Binnen deze wettelijke geluidszone dient akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai plaats te vinden.

Normstelling

Voor nieuwe woningen bedraagt de voorkeursgrenswaarde 55 dB, voor scholen en medische voorzieningen 53 dB¹⁾. Indien deze grenswaarde wordt overschreden en maatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn, kan onder bepaalde voorwaarden een Verzoek tot hogere grenswaarden worden ingediend. De uiterste grenswaarde van 68 dB(A) mag daarbij niet worden overschreden.

Berekeningsuitgangspunten

Voor de akoestische berekeningen uitgegaan van de berekeningsuitgangspunten zoals deze in het Akoestisch Spoorboekje ASWIN 2006, versie 12/05 zijn opgenomen. Het betreft informatie over het aantal treinen per categorie per uur, snelheden per categorie, verdeling tussen remmende en niet remmende treinen en de bovenbouwconstructie van de spoorbaan. Voor de situatie in het jaar voor reconstructie zijn alle gegevens overgenomen uit genoemd akoestisch spoorboekje. Daarbij is uitgegaan van de gegevens voor het jaar 2010/2015.

1) Bij scholen wordt de geluidsbelasting tijdens de dagperiode gehanteerd. Bij scholen met avondonderwijs moet ook getoetst worden aan de geluidsbelasting in de avond, maar zonder de toeslag van 5 dB(A).

Beoordeling plan

Door Witteveen+Bos zijn akoestische berekeningen uitgevoerd waarbij de gevelbelasting ten gevolge van het railverkeer is berekend. In het onderzoek railverkeerslawaai zijn, evenals in de overige akoestische onderzoeken, twee modellen doorgerekend. In model 1 is op de locatie van het huidige laad- en losterrein woningbouw gerealiseerd en in model 2 blijft het laad- en losterrein gehandhaafd. De geluidsbelastingen per waarneempunt zijn opgenomen in de akoestische rapportage.

Ontwikkelingsgebied Parallelweg

Op de zuidelijke gevels van alle bouwblokken binnen het ontwikkelingsgebied Parallelweg wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden ten gevolge van het railverkeer. De maximale geluidsbelasting bedraagt 67 dB. Het opheffen van het laad- en losterrein heeft geen gevolgen voor de gevelbelasting ten gevolge van het railverkeer binnen dit ontwikkelingsgebied. Een Verzoek hogere waarde is noodzakelijk.

Tabel 6.8 Maximale belasting railverkeerslawaai deelgebied Parallelweg in dB

	bouwblok A	bouwblok B	bouwblok C1 t/m C12	procedure HW	aantal woningen
railverkeerslawaai	64	62	64	ja	62

Ontwikkelingsgebied tussen Spoor en Sluis

Op de noordelijke gevels van alle bouwblokken binnen het ontwikkelingsgebied tussen Spoor en Sluis wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden ten gevolge van het railverkeer. De maximale geluidsbelasting bedraagt 64 dB(A). Een Verzoek hogere waarde is noodzakelijk.

Tabel 6.9 Maximale belasting railverkeerslawaai deelgebied Spoor en Sluis in dB

	bouwblok F1 t/m F8	bouwblok E	bouwblok D	procedure HW	aantal woningen
Railverkeerslawaai	61	58	62	ja	340

Ontwikkelingsgebied Galgkade

Wanneer het ontwikkelingsgebied Spoor & Sluis wordt ontwikkeld, wordt op de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen binnen het ontwikkelingsgebied Galgkade de voorkeursgrenswaarde niet overschreden ten gevolge van het railverkeer. De maximale geluidsbelasting bedraagt in dat geval 56 dB.

Tabel 6.10 Maximale belasting railverkeerslawaai deelgebied Galgkade in dB

	bouwblok G1 t/m G7	procedure HW	aantal woningen
railverkeerslawaai	53	nee	0

Conclusie

De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer op de gevels van de geplande woningen bedraagt in een aantal gevallen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De uiterste grenswaarde van 68 dB wordt echter in geen geval overschreden. Voor de desbetreffende woningen zal een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Tabel 6.11 geeft een overzicht van de aan te vragen hogere grenswaarden. Het verzoek kan worden gemotiveerd met het argument dat aanvullende maatregelen op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard. Als ontheffingscriterium geldt het opvullen van een open ruimte, als ook vervanging van bestaande bebouwing en nabijheid van het station.

Tabel 6.11 Hogere grenswaarden nieuwe woningen voor railverkeerslawaai

	55-58 dB	59-64 dB	64-68 dB
aantal woningen	100	330	22

6.1.6. Cumulatie van geluid

Wettelijk kader/beleid

Conform de bepalingen van de Wgh is de geluidsbelasting in het plangebied in de voorgaande paragrafen per soort geluid (industrielawaai, wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï) en per bron afzonderlijk onderzocht en getoetst aan (grens)waarden. Indien woningen in meerdere geluidszones liggen, draagt de gemeente zorg voor afstemmingen en samenhang tussen de te treffen maatregelen. Bovendien dient in het kader van de vast te stellen hogere waarden beoordeeld te worden of de gecumuleerde geluidsbelasting aanvaardbaar is. Op grond van jurisprudentie is het bovendien van belang om in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de cumulatieve geluidsbelasting inzichtelijk te maken.

Hieronder wordt hiervan een kwalitatieve beoordeling per deelgebied gegeven. Ten behoeve van het ontwerpplan zal nog gericht onderzoek plaatsvinden naar de optredende cumulatie van geluid met behulp van de zogenaamde MilieuKwaliteitsMaat (MKM).

Beoordeling plan

Noodzakelijk maatregelen geluid

Het is duidelijk dat het plangebied te maken heeft met een hoge geluidsbelasting van verschillende bronnen en van verschillende zijden. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt bij alle woningen dan ook overschreden. Voor alle woningen is dan ook minimaal een hogere grenswaarde nodig.

Ondanks de hoge geluidsbelasting is in principe in alle deelgebieden een acceptabel woon- en leefklimaat te bereiken. Dit is ook de voorwaarde voor het verlenen van een hogere grenswaarde. Bij enkele bouwblokken zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk in de vorm van een "dove gevel". Reden daarvoor is een overschrijding van de uiterste grenswaarden vanwege het goederenemplacement en de industrieterreinen Botlek-Pernis en VKV.

In de (tijdelijke) situatie dat het goederenemplacement nog niet is verkleind treedt er nog een extra geluidsbelasting op in de deelgebieden Parallelweg en Galgkade. Deze situatie leidt echter niet tot het nemen van andere maatregelen dan in de situatie dat deze functie wel is verkleind. Dus ook met het handhaven van het goederenemplacement kan een acceptabel woon- en leefklimaat worden bereikt.

De noodzaak tot het aanbrengen van dove gevels zal in de voorschriften van het bestemmingsplan verankerd worden.

Deelgebied Parallelweg

Een nadeel van dit deelgebied is dat de woningen niet over een geluidsluwe zijde beschikken. De belasting is hier aan beide zijden relatief hoog vanwege de Parallelweg en het spoor/het emplacement.

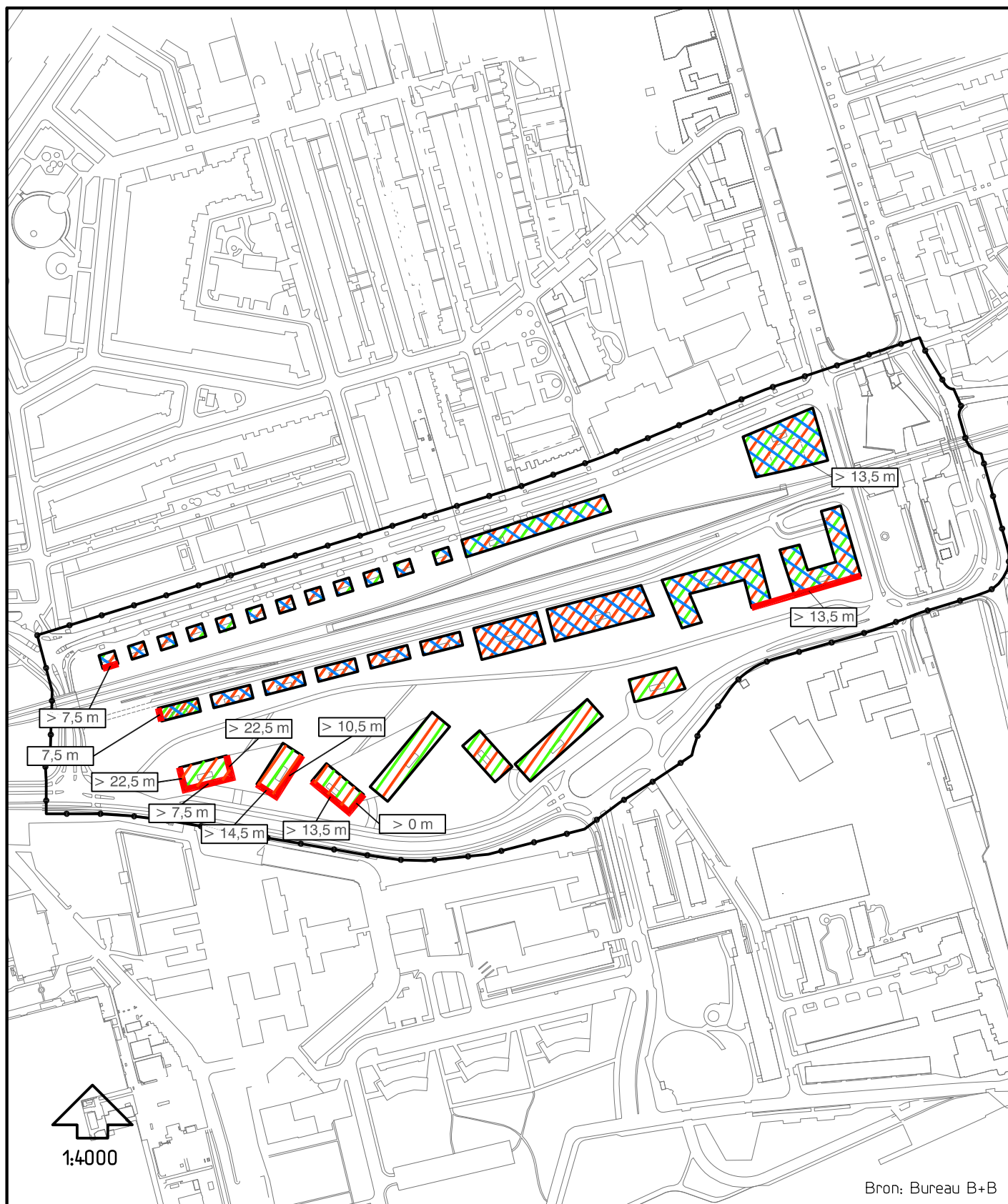
Om aan de minimale eis te voldoen is een goede afscherming van de buitenruimte noodzakelijk. Dit kan in dit deelgebied als volgt:

- a. bij laagbouwwoningen: scherm langs de tuin, vliesgevel op de bovenste verdiepingen;
- b. bij gestapelde woningen: afscherming van de balkons.

Doordat de laagbouwwoningen in het stedenbouwkundig ontwerp dwars op de bronnen zijn gesitueerd, zou dit betekenen: afscherming aan beide zijden (zowel aan zijde van het spoor als aan de zijde van de Parallelweg). Een nog beter alternatief voor de afscherming aan de zuidzijde zou zijn een doorgaand geluidsscherm langs het spoor.

Deelgebied Spoor & Sluis

De woningen in dit gebied worden vooral aan de noordzijde sterk belast door het spoor en het goederenemplacement. De buitenruimten zullen hier echter aan de zuidzijde worden geplaatst. Hier is de geluidsbelasting over het algemeen lager dan 55 dB(A) is. Slechts bij het meest westelijke en meest oostelijk gebouw vindt op de hogere bouwlagen een geluidsbelasting van 56 dB(A) plaats vanwege Botlek-Pernis. Dit geldt echter alleen voor de nachtsituatie en is dus niet relevant voor de buitenruimten.



dove gevels vanwege industrielawaai (beneden de aangegeven hoogte is een VHW nodig voor industrielawaai, wegverkeer en/of spoorweglawaaai)



VHW industrielawaai



VHW wegverkeerslawaaai



VHW spoorweglawaaai

figuur 13
milieumaatregelen

Deelgebied Galgkade

In het algemeen is in dit deelgebied een goed woon- en leefklimaat te creëren. De gebouwen zijn zodanig gesitueerd dat aan de noordzijde een geluidsluwe ruimte aanwezig is. Plaatsing van buitenruimte aan deze zijde is verantwoord. Aan de zuidzijde is alleen bij de drie westelijk bouwblokken een dove gevel noodzakelijk vanwege de hoge geluidsbelasting van VKV West. Aan de noordzijde zijn de buitenruimtes verantwoord aangezien dit de meest geluidsluwe zijde is.

Conclusie

Ondanks de vele geluidsbronnen kan met behulp van de aangegeven maatregelen in het plan-gebied een goed tot aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gerealiseerd.

6.1.7. Vertaling in bestemmingsplan

In het akoestisch onderzoek is het stedenbouwkundig model zoals weergegeven in figuur 5 (Bureau B+B, juli 2006) als basis gebruikt. In het bestemmingsplan is gekozen voor een meer globale bestemmingslegging ten zuiden van het spoor. Door deze regeling wordt er meer vrijheid gegeven in de positionering van de gebouwen. Wijziging van de stedenbouwkundige opzet kan echter gevolg hebben voor de geluidsbelasting op de gevels. Dat speelt met name in de zuidwesthoek van het plangebied. In de voorschriften is daarom een voorlopig bouwverbod voor woning opgenomen. Hiervan kan vrijstelling worden verleend wanneer uit akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder en de in het kader van dit bestemmingsplan verleende hogere grenswaarden. Voor het stedenbouwkundige model, zoals opgenomen in figuur 5, kan op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek vrijstelling worden verleend. Voor een andere stedenbouwkundige opzet is aanvullend akoestisch onderzoek nodig.

6.2. Externe veiligheid

Wettelijk kader/beleid

Algemeen

Bij ruimtelijke plannen dient voor externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten²⁾. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, in zowel nieuwe als bestaande situaties.

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

2) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in woningen (op enkele uitzonderingen na), gebouwen waar kwetsbare groepen mensen verblijven en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn. Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn bedrijfsgebouwen, kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht voor het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als buitenwettelijke oriëntatiewaarde.

Voor risicovolle bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, geldt het beleid uit de nota *Omgaan met risico's*¹⁾.

Transport over wegen, spoorwegen en water

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) in de Staatscourant gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water opgenomen.

Op basis van de circulaire geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Beoordeling plan

Door DCMR Milieudienst Rijnmond is onderzoek uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid²⁾. Doel van het onderzoek was om te bepalen of er knelpunten zijn die de ontwikkeling van het gebied verhinderen. Hieronder volgen de belangrijkste resultaten uit het onderzoek.

Inrichtingen

Enkele inrichtingen in of nabij het plangebied zijn relevant in verband met de externe veiligheid nabij het bestemmingsplan. In het plangebied gaat het om het rangeerterrein van ProRail. Buiten het plangebied betreft het de bedrijven Lever Fabergé (aan de zuidwestkant) en Shell Raffinaderij Pernis (aan de overzijde van de Nieuwe Maas).

De inrichting van Lever Fabergé heeft een opslag van gevaarlijke stoffen (conform CPR 15-2). Op grond van gedetailleerde berekeningen is bepaald dat het invloedsgebied van deze opslag buiten het plangebied valt en geen gevolgen heeft voor de voorgenomen ontwikkelingen in het stationsgebied. Uit de berekeningen bleek wel de noodzaak tot aanpassing van de milieuvergunning van Lever Fabergé. De aangepaste milieuvergunning van Lever Fabergé is op 27 september 2007 onherroepelijk geworden.

Conform de milieuvergunning mag ProRail op het huidige goederenemplacement gevaarlijke stoffen rangeren in het plangebied. Volgens de vigerende vergunning is er geen sprake van een PR 10^{-6} -contour. De gegevens in de vigerende milieuvergunning zijn echter onvoldoende gedetailleerd om het GR te kunnen bepalen. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op de rangeerspooren uitgesloten wordt in de milieuvergunning. Voordat GS over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslissen, zal de milieuvergunning van ProRail zijn aangepast.

Naast deze twee inrichtingen is ook het industriegebied Botlek-Pernis relevant, waarbij de Shell Raffinaderij maatgevend is. De PR 10^{-6} -contour ligt buiten het plangebied. Het plangebied valt wel binnen het invloedsgebied van het GR (net als een groot deel van Vlaardingen). De vergroting van het GR als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied is (naar verwachting)³⁾ verwaarloosbaar.

1) Kamerstukken II 1988/89, 21 137, nr. 5). Overigens wordt in deze nota over individueel in plaats van plaatsgebonden risico gesproken.

2) DCMR Milieudienst Rijnmond, Vlaardingen deelgebied Station Centrum, advisering externe veiligheid, december 2006 & Aanvulling RO-advies Stationsgebied, mei 2007.

3) Berekening van het groepsrisico van de Shell Raffinaderij was om technische redenen niet mogelijk.

Transport

Buisleidingtransport

Er vinden diverse buisleidingtransporten plaats nabij het plangebied. Gelet echter op de afstand tot de grens van het plangebied zijn deze niet van invloed op de ontwikkelingen in het plangebied.

Wegtransport

Door de DCMR Milieudienst Rijnmond is het externe veiligheidsrisico dat ontstaat als gevolg van het wegtransport met gevaarlijke stoffen over de route gevaarlijke stoffen onderzocht. De route die voor Vlaardingen is vastgesteld loopt onder meer over de Deltaweg en de Galgkade, direct ten zuiden van het plangebied.

Uit het onderzoek blijkt voorts nog dat er geen PR 10^{-6} -contour ontstaat als gevolg van het wegtransport. Wel blijkt uit het onderzoek dat de oriënterende waarde voor het GR na de ontwikkeling van het plangebied niet wordt overschreden, maar dicht wordt genaderd. Op advies van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond past de gemeente de route van het vervoer van gevaarlijke stoffen aan door het aanbrengen van een "knip" ter hoogte van het stationsgebied. Hierdoor zal er geen sprake zijn van meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de Galgkade en Deltaweg ter hoogte van het plangebied. Het besluit tot aanpassing van de route is op 11 december 2007 door het college van burgemeester en wethouders genomen.

Scheepvaartverkeer

De afstand van het plangebied tot de oever van de Nieuwe Maas bedraagt circa 300 m. Omdat de afstand groter is dan 200 m, hoeven overeenkomstig de Circulaire RNVGS géén beperkingen aan het ruimtegebruik te worden gesteld.

Het beleid van de provincie Zuid-Holland in verband met transport van gevaarlijke stoffen over de waterweg is vastgelegd in *"Het beleidskader gedifferentieerde veiligheidszoning oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas"*, d.d. 29 januari 2003. Dit beleidskader is niet van toepassing, omdat het plangebied op meer dan 300 m afstand van de oever van de Nieuwe Maas ligt.

Ten aanzien van het GR is door Adviesbureau AVIV in 2003 een rapportage uitgebracht getiteld "Groepsrisico Vlaardingen project Rivierzone". Uit de rapportage blijkt dat het transport van ammoniak voor een invloedsgebied zorgt, dat over een groot deel van Vlaardingen is gelegen. Ook het stationsgebied ligt binnen het invloedsgebied veroorzaakt door dit transport.

Omdat de afstand tot de oever van de Nieuwe Maas groter is dan 200 m, vormt het transport over de Nieuwe Maas geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Er gelden geen ruimtelijke beperkingen. Aan de voorwaarden uit het provinciale beleidskader wordt eveneens voldaan.

Transport over het spoor

Midden door het plangebied Station Centrum loopt de spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland. Voor het stationsgebied is ontwikkeling gepland aan zowel de noord- als de zuidzijde van het spoor. Op dit traject vindt voornamelijk personenvervoer plaats. In de "Risicoatlas Spoor" (juni 2001) is voor dit traject geen aanwezigheid van transport gevaarlijke stoffen geïdentificeerd en zijn er geen risicocontouren aangegeven.

In theorie behoort het transport van gevaarlijke stoffen tot de mogelijkheden. Er is reeds een vergunning van kracht voor het rangeren van gevaarlijke stoffen nabij het stationsgebied (zie ook onder Inrichtingen). In de huidige situatie wordt gesteld dat de spoorlijn niet van invloed is op de externe veiligheid binnen het plangebied.

Advies Veiligheidsregio

Teneinde een gedegen afweging van alle aspecten met betrekking tot de verantwoording van het GR te kunnen maken, is de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) advies gevraagd in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening. De VRR heeft op grond van het onderzoek externe veiligheid en in relatie tot het bestemmingsplan haar advies uitgebracht¹⁾.

1) Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond, Centrumontwikkeling Centraal Station veiligheidsadvies 3817/004, februari 2007.

De VRR adviseert het college van burgemeester en wethouders om de volgende voorzieningen te realiseren, teneinde de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten:

1. Maak een knip in de route gevaarlijke stoffen zodat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Galgkade/Deltaweg niet langer mogelijk is. Invoering van deze maatregel geeft ruimte voor de voorziene ontwikkelingen in het plangebied.
2. Het bevoegd gezag dient zich in te spannen de milieuvergunning ten behoeve van het rangeren van gevaarlijke stoffen op het terrein van NS Railinfrabeheer (ProRail) niet langer te handhaven. Invoering van deze maatregel geeft ruimte voor de voorziene ontwikkelingen in het plangebied.
3. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne Denk vooruit ("Rampen vallen niet te plannen. Voorbereidingen wel").
4. Met betrekking tot een toxische wolk geldt dat de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in nieuwe grote gebouwen dient te worden verbeterd door de gebouwen geschikt te maken om in te schuilen. Hiervoor dienen deuren en ramen (luchtdicht) afsluitbaar te zijn. In nieuwe, grote gebouwen die conform het bouwbesluit voorzien moeten zijn van een brandmeldinstallatie, dient het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden.

De VRR adviseert het college van burgemeester en wethouders om de volgende voorzieningen te realiseren, indien het wegnemen van de risicobronnen (advies 1 en 2) om zwaarwegende economische of planologische redenen niet gerealiseerd wordt:

5. Nieuw te bouwen gebouwen binnen het invloedgebied (230 m vanuit het hart van de Galgkade/Deltaweg en 330 m vanuit het hart van het spoor) dienen zodanig te worden geconstrueerd dat de gebouwen bestand zijn tegen een BLEVE-incident, zodat de brandweer reddend kan optreden en dat aanwezigen meer tijd en gelegenheid hebben te vluchten. Hierbij dient minimaal één (nood)uitgang van de bron af gericht te zijn. Alle (nood)uitgangen dienen in voldoende mate aan te sluiten op de infrastructuur van de omgeving.

Standpunt gemeente

De gemeente zet de adviezen genoemd onder 1 en 2 in gang (punt 5 komt daarmee te vervallen). Het besluit tot de knip in de route gevaarlijke stoffen is reeds genomen. De milieuvergunning van ProRail wordt aangepast, voordat GS over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslissen. De gemeente zal ook de adviezen genoemd onder 3 en 4 opvolgen bij de verdere uitwerking van het project en bij inrichting van het gebied. Met het opvolgen van deze adviezen is ook invulling gegeven aan de CHAMP-methodiek die door de provincie Zuid-Holland wordt gehanteerd.

Conclusie

Het onderzoek van DCMR naar de veiligheidsrisico's laat zien dat er geen risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn die leiden tot belemmeringen of knelpunten in het plangebied. Op basis van het advies van de VRR zijn enkele maatregelen genomen om de situatie van met name het GR in het plangebied te verbeteren. Het GR in het plangebied wordt aanvaardbaar geacht.

6.3. Luchtkwaliteit

Nieuwe ontwikkelingen die kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit moeten worden getoetst aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna Blk) opgenomen grenswaarden¹⁾. De uitvoering van het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum kan mogelijk gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit in de omgeving. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient daarnaast te worden nagegaan wat de luchtkwaliteit ter plaatse van de geplande functies is.

Wettelijk kader/beleid

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Blk. Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen.

1) Per 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Aangezien het ontwerpbestemmingsplan vóór deze datum ter inzage is gelegd, is deze wet niet van toepassing op dit plan.

Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 6.12 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 6.12 Grenswaarden maatgevende stoffen Blk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5 Blk en bijbehorende Meetregeling).

Door TNO zijn met het model CAR II-testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin de intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat. Uit deze berekeningen op basis van het Referentie Scenario (stand van zaken maart 2006) volgt dat de concentraties zwaveldioxide, koolmonoxide en benzeen zich (ruim) onder de grenswaarden bevinden. In het jaaroverzicht van het RIVM is reeds aangegeven dat de loodconcentraties langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarm en loodvrije benzine.

Op grond van artikel 7 lid 1 van het Blk moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) deze grenswaarden in acht nemen. Volgens artikel 7 lid 3 mogen bestuursorganen deze bevoegdheden tevens uitoefenen, indien:

- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 3a);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 3b).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Beoordeling plan

Het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum is getoetst aan het Blk door onderzoek uit te voeren naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving (bijdrage van de ontwikkeling) en de luchtkwaliteit ter plaatse van de geplande functies. In bijlage 1 zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven.

De uitvoering van het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum blijkt in het plangebied langs de relevante toevoerwegen niet te leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Zowel direct langs de wegen als ter plaatse van de geplande functies wordt aan alle grenswaarden voldaan.

Langs een aantal wegen (met name buiten het plangebied) is er weliswaar sprake van een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen, maar de uitvoering van het bestemmingsplan leidt in die gevallen nergens tot een overschrijding van de grenswaarden uit het Blk.

Ook ter plaatse van de onder de bebouwing geplande parkeervoorzieningen zal worden voldaan aan de grenswaarden uit het Blk.

Conclusie

Het Blk staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

6.4. Overige hinder van bedrijven

Wettelijk kader/beleid

Indien er in de directe nabijheid van het plangebied bedrijven zijn gelegen dan dient bij de ontwikkeling van de locatie met woningbouw (en andere functies) rekening te worden gehouden met mogelijke hinder van deze bedrijven. Omgekeerd mag de woningbouw ook niet leiden tot een belemmering van de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven.

Beoordeling plan

Algemeen

In de voorgaande paragrafen is reeds ingegaan op de hinder van omliggende bedrijven voor wat betreft de milieuaspecten geluid (uitsluitend bedrijven op voor industrielawaai gezoneerde terreinen) en externe veiligheid. In deze paragraaf wordt hoofdzakelijk ingegaan op de milieuaspecten geur- en stofhinder en overige relevante bedrijven in de omgeving. Basis hiervoor is het door de DCMR uitgevoerde onderzoek¹⁾.

In tabel 6.13 is een overzicht weergegeven van de in de directe omgeving van het plangebied gelegen bedrijven. Het gaat daarbij alleen om bedrijfsmatige activiteiten en niet om functies als supermarkten en horeca. In de tabel is per bedrijf aangegeven onder welke VNG-categorie de bedrijven vallen met daarbij behorende richtafstanden (ten opzichte van een rustige woonwijk) en maatgevende milieuaspecten. Voor een aantal bedrijven is het aspect geluid (zie ook paragraaf 6.1) en externe veiligheid (zie paragraaf 6.2) reeds onderzocht. Voor deze bedrijven zijn deze aspecten dan ook niet meer meegenomen. De richtafstanden zijn aan de hand van de (overige) maatgevende milieuaspecten bepaald. Op basis van de afstand tot het plangebied kan vervolgens worden bepaald of het plangebied binnen de globale milieucontouren van de bedrijven ligt. Een richtafstand is slechts een globale (indicatieve) hinderafstand en dus geen harde (wettelijke) waarde. Wanneer de afstand van het plangebied tot het betreffende bedrijf kleiner is dan de richtafstand, is dat in principe een indicatie dat nader onderzoek noodzakelijk is. Voor de bedrijven waar zich dit aan de orde is, is dit nader onderzoek door DCMR uitgevoerd.

Tabel 6.13 Overzicht bedrijven in de directe omgeving van het plangebied

bedrijf	adres	SBI-code	VNG milieucategorie	maatgevend milieuaspect*	bijbehorende richtafstand	afstand t.o.v. plangebied
Food4U	KW haven NZ 17	1543.2	4.2	geur	200	>300 m
VOPAK	KW haven ZOZ 1	6311.16	5.3	geur	300	870 m
Maja Stuwadoors	KW haven NZ 2	6311.2	4.2	stof	200	> 700 m
Zethameta BV	Waterleidingstraat 2	371	5.1	stof	100	200 m
Lensveld BV	Waterleidingstraat 4	51.21	3.1	stof, geur	30	250 m
Deltahout/G.J. Veldhoen Palletfabriek	Galgkade 6	5153.1	3.1	geluid **	50	ca. 40 m
H.N. Post & zonen	Galgkade 6	6312	3.1	geluid **	50	140 m
Mostert absorbents	Deltaweg 80	267.4	5.2	stof	200	500 m
Lever Fabergé	Deltaweg 150	2451	4.2	geur	300	90 m
Unilever R&D	O. van Noortlaan 120	731	2	stof, geur	30	30 m
Warmelo & Van der Drift	Westhavenkade 55	152.4	4.2	geur	300	200 m

* Met uitzondering van de milieuaspecten geluid en gevaar; deze aspecten zijn reeds apart onderzocht door DCMR (zie ook de betreffende paragrafen in dit hoofdstuk).

** Deze bedrijven zijn niet betrokken bij het akoestisch onderzoek door DCMR omdat zij geen onderdeel uitmaken van het gezoneerde industrieterrein.

1) DCMR, Klachtenonderzoek Stationsgebied Vlaardingen over de periode 2001-2005, juni 2006 & Advies Bedrijven rondom het Stationsgebied Vlaardingen, 9 mei 2007.

Geurhinder

In het plangebied moet – net als in een groot deel van de rest van Vlaardingen – met name rekening worden gehouden met enige geurhinder als gevolg van de activiteiten op het industrieterrein Botlek-Pernis. Voor de aanpak van deze problematiek wordt de Geuraanpak Kerngebied Rijnmond gevolgd. Gelet op het geldende beleid worden de beoogde ontwikkelingen hierdoor echter niet belemmerd.

Bedrijven in de omgeving die mogelijk geurhinder veroorzaken zijn de bedrijven Food4U, Vopak, Warmelo & Van der Drift en Lever Fabergé. De richtafstanden (geur) van Food4U en Vopak reiken niet tot het plangebied, zodat kan worden geconcludeerd dat het aspect geurhinder geen belemmering vormt voor de ontwikkelingen in het stationsgebied.

Voor een tweetal bedrijven (Warmelo & Van der Drift en Lever Fabergé) vallen de richtafstanden van de VNG voor het aspect geur (gedeeltelijk) over het plangebied.

Voor Warmelo & Van der Drift is in verband met de milieuvergunning in 2006 een geuronderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit geuronderzoek wijzen uit dat de maximale geurcontour van de inrichting reikt tot een afstand van ongeveer 200 m en net niet over het plangebied valt. Deze contour is aan de vergunning verbonden, zodat de inrichting voor wat geurhinder betreft niet van invloed op het plangebied zal zijn.

Van Lever Fabergé zijn in de huidige situatie geen klachten bekend. Voor Lever Fabergé is ook recent (in overleg met Unilever) de milieuvergunning aangepast. De nieuwe woningen in het plangebied liggen op vergelijkbare afstand van het bedrijf als de bestaande woningen in de Olivier van Noortlaan. Het bedrijf zal dan ook niet worden belemmerd in haar bedrijfsvoering op dit punt; hinder in het plangebied is niet te verwachten.

Stofhinder

Stofhinder komt als milieuhinder minder vaak voor. Het zijn meestal bedrijven die in de open lucht op- en overslag plegen van bijvoorbeeld grondstoffen waar in de omgeving stofhinder kan bestaan. In de omgeving van het plangebied is stofhinder bekend van de bedrijven Maja Stuwadoors, Mostert absorbents en Zethameta. Aangezien op vergelijkbare zoniet kortere afstand van dit bedrijf reeds woningen zijn gelegen, zal het bedrijf niet worden belemmerd door de ontwikkeling van het plangebied. Van de overige bedrijven is de afstand tot het plangebied zodanig groot dat hinder op dit aspect niet aan de orde is, hinder in het plangebied is niet te verwachten.

Geluid

Met name langs de Westhavenkade bevinden zich enkele horeca-activiteiten. Deze activiteiten waren geen onderdeel van het geluidsonderzoek maar kunnen wel (met name) geluidshinder veroorzaken. Van een aantal bedrijven zijn ook klachten bekend. De bestaande horecabedrijven zijn reeds onderdeel van bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling van het stationsgebied vormt geen belemmering voor deze bedrijven. Ook wordt geen geluidshinder in het plangebied verwacht.

De houthandel aan de Galgkade ligt op relatief korte afstand van het plangebied. Ook hier bevinden zich op vergelijkbare afstand van de nieuwe woningen in het plangebied bestaande woningen in het gebied Nieuwe Maas. Langs de Galgkade is geen ruimte voor laad- en losactiviteiten vanuit vrachtwagens, dit vindt plaats op het open terrein van de inrichting. Wel vinden heftruckbewegingen plaats langs de loods parallel aan de Galgkade. De geluidsuitstraling van de inrichting ten opzichte van de nieuwbouwwoningen zal echter wegvallen tegen het heersende geluidsniveau veroorzaakt door het wegverkeer over de Galgkade.

Daarnaast dient met betrekking tot Deltahout/G.J. Veldhoen Palletfabriek te worden opgemerkt dat de in de tabel opgenomen richtafstanden gelden ten opzichte van "een rustige woonwijk". Het plangebied en zijn omgeving zijn echter te karakteriseren als een gemengd gebied. Dit betekent dat de genoemde richtafstanden met 1 afstandsstep kunnen worden verkleind (van 50 m naar 30 m). Aangezien de afstand tot de woningen binnen het plangebied minimaal 40 m bedraagt, zullen de bedrijven door de woningbouwontwikkeling niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de in de nabijheid van het plangebied gelegen bedrijven niet zullen worden belemmerd in hun bedrijfsvoering door de ontwikkeling van het plangebied. Milieuhinder van met name de aspecten stof en geur is niet te verwachten bij de nieuwe functies.

6.5. Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/beleid

Met betrekking tot de bodemkwaliteit zijn de volgende beleidsnota's voor het onderhavige plan-gebied relevant:

- Nationaal Milieubeleidsplan; voor het plangebied betekent het beleid van het Nationaal Milieubeleidsplan dat de aanwezige (ernstige) bodemverontreiniging verwijderd dient te worden, bij voorkeur tijdens de bouwwerkzaamheden.
- Beleidsvernieuwing bodemsanering (BEVER); uitgangspunt is dat verontreinigingen functiegericht moeten worden gesaneerd. Hierbij is de overweging dat niet elk gebruik van de bodem om geheel schone grond vraagt. Voor het plangebied betekent dit dat aanwezige bodemverontreinigingen waarvoor een saneringsnoodzaak bestaat, functiegericht en kosteneffectief gesaneerd dienen te worden. Ter plaatse van het tunneltracé wordt, gelet op de diepe ontgraving, multifunctioneel gesaneerd.
- De Wet bodembescherming (2002); deze wet kent een algemene zorgplicht met betrekking tot de verontreiniging van de bodem: de voorgenomen activiteit mag geen nieuwe bodemverontreinigingen veroorzaken. Gebeurt dit wel of worden bestaande bodemverontreinigingen aangetroffen, dan geeft de wet aan dat deze bodemverontreinigingen moeten worden gesaneerd en op welke wijze dit moet gebeuren.
- Het provinciaal beleid is onder meer verwoord in de nota "Gezamenlijk Bodemsaneringbeleid" (BOBEL 3). De doelstelling van de nota is een duurzame bodemkwaliteit te realiseren en behouden middels preventie, saneren en beheersen. Daarnaast is het provinciaal beleid ook verwoord in het Grondwaterbeheersplan, het beleidsplan Milieu en water en het Grondwaterbeheersplan. Daarnaast is meer algemeen bodem beleid geformuleerd in het beleidsplan Milieu en water. Hierin wordt gesteld dat nieuwe activiteiten niet ten koste mogen gaan van de milieukwaliteit.
- Bouwstoffenbesluit; dit besluit schept een kader voor het hergebruik van de vrijgekomen schone en licht verontreinigde grond. Voor het plangebied betekent dit dat de vrijkomende grond zoveel mogelijk (op locatie) hergebruikt dient te worden.

Beoordeling plan

Voor het gemeentelijke deel van het stationsgebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd¹⁾. Uit dit onderzoek blijkt dat er op diverse plaatsen in het gebied sprake is van verontreiniging met onder andere PAK's, zware metalen, minerale oliën en zink. De herkomst van deze verontreinigingen is te herleiden tot historische verontreinigingen (ophogingen, dempingen, baggerspecieloswallen) en aan bedrijfsactiviteiten te relateren verontreinigingen (brandstoftanks, morsingen, opslag materialen). Aanvullend bodemonderzoek is noodzakelijk om de bodemkwaliteit en mogelijke saneringskosten in beeld te brengen en daarmee ook de haalbaarheid voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Voor het deel van de Stationslocatie dat in eigendom is van NS is in 2001 een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd²⁾. In het onderzoek zijn 54 sublocaties onderscheiden en als potentieel verdacht aangemerkt. In totaal is er op 41 van de 54 sublocaties veldwerk uitgevoerd. Op 13 sublocaties hoefde conform de Leidraad geen onderzoek uitgevoerd te worden (strategie X). Verder is diffuus onderzoek uitgevoerd op het onverdachte terreindeel van het NS emplacement. De verzamelde onderzoeksresultaten zijn getoetst middels de door de SBNS ontwikkelde OO-plus toets, teneinde te bepalen of er sprake is van een mogelijk ernstige en/of urgente bodemverontreiniging. In tabel 5.1 uit het bijgaande onderzoek zijn per sublocatie de onderzoeksresultaten van het gehele emplacement weergegeven. Aan de hand van de onderzoeksresultaten

1) Verhoeve Milieu West, verkennend bodemonderzoek Deltaweg, Galgkade, Parallelweg te Vlaardingen, project 35143, november 2003.

2) De Spoorweg combinatie, oriënterend bodemonderzoek N.S. emplacement Vlaardingen Centrum KM 5.100-6.200 Geocode 115, augustus 2001.

taten zijn NS saneringsgevallen gedefinieerd. Deze gevallen worden in het SNBS saneringsprogramma opgenomen voor verdere aanpak.

In mei 2006 is door Syncera¹⁾ een conceptsaneringsonderzoek inclusief kostenraming ten behoeve van de bodemsanering gemaakt. De kosten voor de sanering zijn globaal geraamd op circa € 1,3 miljoen. Na afronding van het definitief stedenbouwkundig plan zal een integraal saneringsplan voor het hele gebied worden opgesteld.

Conclusie

Uit verkennende onderzoeken is gebleken dat er sprake is van enkele (ernstige) bodemverontreinigingen. Om de realisering van de toekomstige functies mogelijk te maken wordt een integraal saneringsplan voor het gehele gebied opgesteld. Op grond daarvan kan geconcludeerd worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

6.6. Water

Watertoets en waterbeheer

Sinds 1 november 2003 is voor ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. De initiatiefnemer dient in dat kader in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

De verantwoordelijkheid van het waterbeheer (waterkwaliteit, waterkwantiteit en veiligheid) voor de "Waterweggemeenten", waaronder Vlaardingen, week tot voor kort af van de nabijgelegen poldergemeenten. Tot 1 januari 2006 was Rijkswaterstaat waterbeheerder inzake waterkwantiteit en de waterkeringen van de buitendijkse gebieden. Sinds 1 januari 2006 zijn naast waterkwaliteit ook deze taken onder het beheer gekomen van het Hoogheemraadschap van Delfland. In de periode voorafgaand aan januari 2006 heeft de gemeente met Rijkswaterstaat overleg gevoerd over de ontwikkeling in de Rivierzone, waaronder het stationsgebied. Voor de buitendijkse gebieden is nieuw beleid in ontwikkeling; in afwachting hiervan is het vigerende beleid van Rijkswaterstaat van kracht en zijn adviezen bij de planontwikkeling in acht genomen.

Voor het binnendijkse gebied was tot 1 januari 2007 gemeente Vlaardingen waterkwantiteitsbeheerder. Recent is deze taak overgedragen aan het Hoogheemraadschap van Delfland, zodat zij voor het gehele waterbeheer verantwoordelijk is. Dit jaar zal in dit kader de gemeente formeel worden herpolderd, waarmee het beheer vergelijkbaar is met de aangrenzende poldergemeenten.

In de navolgende tekst wordt daarom in een aantal gevallen expliciet aangegeven in welk kader tot bepaalde beslissingen is gekomen omtrent de inrichting en met welke waterbeheerder afspraken zijn gemaakt.

Beleid en toetsingskader

Europees beleid

De *Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000)* schrijft voor dat in 2015 alle waterlichamen een "goede ecologische toestand" (GET) moeten hebben bereikt en dat sterk veranderde/kunstmatige wateren een "goed ecologisch potentieel" (GEP) moeten hebben bereikt. De chemische toestand moet voor alle waterlichamen (natuurlijk en kunstmatig) in 2015 goed zijn.

Rijksbeleid

De hoofddoelstelling binnen de *Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1998)* is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Van belang zijn het doen van onderzoek naar de knelpunten in het stedelijk waterbeheer, het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders en meer aandacht voor het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie in de bodem.

1) Syncera Milieu B.V., Kostenrisico's bodemverontreiniging herstructurering Stationsgebied Centrum Vlaardingen, projectnr. B06A0164, datum concept: 15 mei 2006.

Het rijk heeft met het kabinetsstandpunt *Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21, 2000)* het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw omarmd. Men deelt de zorg dat het huidige watersysteem niet in staat is om klimaatverandering, bevolkingsgroei en economische groei goed op te vangen. Het waterbeheer moet veranderen om Nederland in de toekomst, wat water betreft, veilig, leefbaar en aantrekkelijk te houden. Belangrijk in de nieuwe aanpak is het realiseren van veerkrachtige watersystemen die weer de ruimte krijgen, het niet afwentelen van knelpunten in tijd of plaats, de drietrapsstrategie "vasthouden, bergen, afvoeren", en de ruimte die nodig is voor de wateropgave te reserveren.

Het *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003)* is een overeenkomst tussen het Rijk, de Provincies, het InterProvinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het beleid van WB21 en KRW zijn belangrijke peilers van het akkoord. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Eén en ander is een logisch vervolg en nadere uitwerking van het vigerende beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding (1998).

Voor het buitendijks gebied is de *beleidslijn Grote Rivieren* van belang. Deze beleidslijn, die de opvolger is van de *beleidslijn Ruimte voor de Rivier*, is eind 2006 van kracht geworden. Veiligheid en het realiseren van extra ruimte voor de rivieren zijn beleidspeerpunten. Conform de beleidslijn (zie atlas met detailkaarten) valt het buitendijkse deel van het plangebied onder de WBR artikel 2a gebieden. Deze gebieden zijn uitgesloten van toetsing aan de Beleidslijn grote rivieren.

Beleid Hoogheemraadschap van Delfland

Als gevolg van de hevige neerslag in de afgelopen jaren heeft het Hoogheemraadschap van Delfland, mede gebaseerd op het rijksbeleid, in haar beleid *ABC-polders (2000)* de volgende belangrijkste uitgangspunten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vastgesteld:

- hemelwater moet ter plaatse worden vastgehouden in de bodem of worden geborgen. Het bergen van water geniet niet de voorkeur maar kan plaatsvinden door extra oppervlaktewater te realiseren;
- de bergingsnorm voor oppervlaktewater in stedelijk gebied bedraagt 325 m³/ha bruto verhard oppervlak;
- bemalingsnorm onverhard oppervlak: 6 m³ per uur per hectare (10 m³ per minuut per 100 ha) en verhard oppervlak: 12 m³ per uur per hectare (20 m³ per minuut per 100 ha);
- zo min mogelijk inlaten van gebiedsvreemd water, vooral als deze van matige kwaliteit is;
- voldoende drooglegging (minimaal 0,8 m) in bebouwd gebied;
- duurzaam beheer en onderhoud van watergangen.

In het *Waterbeheersplan 2006-2009 "Realiseren en Intensiveren"* van het hoogheemraadschap wordt voortgeborduurd op doelen zoals opgenomen in het Waterbeheersplan 1999-2003. Een en ander is verder geconcretiseerd. Beleidspeerpunten blijven de realisatie van duurzaam stedelijk waterbeheer, het realiseren van een veilig watersysteem met goed functionerende waterkeringen, het voorkomen van afwenteling van knelpunten, het realiseren van meer zelfvoorzienende watersystemen (geen wateroverlast en -tekorten), realiseren van robuust en biologisch gezond water en het versterken van de relatie met de ruimtelijke planvorming, onder meer door te participeren in stedelijke waterplannen. De nadruk ligt op samenwerking en, middels uitvoeringsmaatregelen, gestelde doelen te realiseren.

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen gelden een aantal regels, zodat het waterschap 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 zondermeer gebouwd en opgeslagen mag worden, waarbij voor de kernzone een strenger regiem (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- en/of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van deze "Keur" (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

Voor lozingen op het oppervlaktewater dient toestemming verkregen te worden in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo).

Beleid gemeente

Het *Waterplan Vlaardingen (op 4 oktober 2007 vastgesteld)* is een gezamenlijk plan van de gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap van Delfland en zal medio 2007 worden vastgesteld. In verband met de sterke verwevenheid tussen het afvalwatersysteem en het (oppervlakte)watersysteem in de verstedelijkte gebieden langs de Nieuwe Maas, fungeert Vlaardingen als pilotproject voor een afwijkend beleid ten aanzien van de eerder genoemde bergingsnorm van 325 m³/ha. In een Watersysteemanalyse (WSA), die onderdeel uitmaakt van dit waterplan, is deze ABC-norm vervangen door de NBW-norm die uitgaat van toelaatbare peilstijgingen. De berekeningen zijn hierbij gebaseerd op het NBW-middenscenario 2050 (met een maximale peilstijging voor Vlaardingen van 20 cm eens in de 10 jaar en van 50 cm eens in de 100 jaar).

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in een binnendijs en buitendijs stedelijk gebied, gescheiden door een primaire waterkering. Het binnendijs gebied is onderdeel van polder Vettendoord. Binnen het plangebied bevinden zich de Oude Haven en de Buitenhaven, die gescheiden worden door het sluiscomplex. Hieronder volgt een beschrijving van de huidige situatie.

Waterkeringen

Binnen het plangebied loopt van oost naar west een primaire waterkering, de zogeheten Delflandsedijk. De in acht te nemen vigerende kern- en beschermingszone conform de legger uit 1997 bedraagt in totaal 110 m, bestaande uit een kernzone van in totaal 60 m met aan weerszijden een beschermingszone van 25 m. Nieuwe bebouwing is binnen de kernzone in principe niet mogelijk. Binnen de beschermingszone mag alleen worden gegraven en/of gebouwd met een keurontheffing van het hoogheemraadschap.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is relatief weinig open water aanwezig. Dit komt omdat het is gelegen op hoge gronden (circa NAP + 4 m) dat vrij kan afwateren. Ten oosten van het plangebied bevindt zich Oude Haven, die fungeert als afvoer van de Vlaardingervaart (Delflands boezem). Deze wateren zijn binnendijs gesitueerd. In de Oude Haven wordt een peil gehandhaafd van circa NAP +0,5 m.

Uit de watersysteemanalyse, die in opdracht van het Hoogheemraadschap van Delfland is uitgevoerd en die onderdeel uitmaakt van het Waterplan Vlaardingen, blijkt dat voor wat betreft het binnendijs gebied (polder Vettendoord) volgens het middenscenario van de verwachte klimaatverandering en rekening houdend met het kusteffect, geen bergingstekort bestaat. Daarbij is uitgegaan van een aanvaardbare singelpeilstijging van 20 cm bij T=10 en 50 cm bij T=100. De wateropgave is vastgelegd in het Waterstructuurplan, eveneens onderdeel van het Waterplan. Dit Waterstructuurplan omvat de totale wateropgave voor Vlaardingen. De uitkomsten van de watersysteemanalyse zijn inmiddels bestuurlijk vastgesteld.

Voor het buitendijs gebied geldt geen waterbergingstekort omdat het grondwater rechtstreeks afwatert op de Nieuwe Maas. Daarnaast geldt dat overtollig hemelwater afkomstig van schoon verhard oppervlak direct wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas.

Grondwater

Het freatische grondwater in het plangebied heeft een gemiddeld peil van ca. NAP +1,75 m. Bij een gemiddelde terreinhoogte van circa NAP +4 m betekent dit voldoende drooglegging. De stijghoogte van het freatische grondwater wordt voornamelijk beïnvloed door de Oude Haven en

de Nieuwe Maas. De diepere watervoerende pakketten worden beïnvloed door de Nieuwe Maas en hebben ter plaatse van het plangebied een stijghoogte van ca. NAP +0,0 m. Er is dus sprake van inzijging.

Riolering en waterkwaliteit

Het gebied ten noorden van de spoorbaan maakt onderdeel uit van het bemalingsgebied Vetenoord. Hier is sprake van een overwegend gemengd rioolstelsel. Het water wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) "De Groote Lucht".

Voor het buitendijksgebied is sprake van een gescheiden stelsel, waarbij afvalwater wordt verzameld en wordt afgevoerd naar de AWZI en hemelwater direct wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas.

Ten aanzien van de waterkwaliteit vormen onder andere de volgende stoffen in de Oude Haven, voor problemen: fosfaat, stikstof, zink, koper, zuurstof, ammoniak. De Oude Haven is mede hierom (Waterbeheersplan 2006-2009) gekwalificeerd als "geen potenties" met betrekking tot het bereiken van een goede waterkwaliteit en het realiseren van groene projecten.

Toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een gemengd gebied met functies als wonen, zorgvoorzieningen, onderwijs, inclusief ontsluitingsweg alsmede enkele openbare parkeerplaatsen.

Van belang voor de watertoets is dat de ruimtelijke ontwikkeling geen negatieve gevolgen mag hebben voor de waterhuishouding. Enkele thema's, welke vanuit het perspectief van integraal waterbeheer relevant zijn en terug te voeren zijn naar de zorgtaken van het hoogheemraadschap, zijn hieronder, in relatie tot het planvoornemen, kort beschreven.

Waterkering

De Delflandsedijk en het grotendeels onbebouwde gebied daar omheen vormen ruimtelijke gezien een grote barrière binnen de Rivierzone van Vlaardingen. Om invulling te geven aan het centrale doel van de plannen voor de Rivierzone – herstel van de ruimtelijke relatie tussen stad en rivier – acht de gemeente bebouwing van het gebied nabij de dijk zeer gewenst. De gemeente is daarom vroegtijdig, al in het kader van het structuurplan voor de Rivierzone, in overleg getreden met het hoogheemraadschap om te bezien of en onder welke voorwaarden bebouwing kan worden gerealiseerd binnen de geldende kern- en beschermingszone van deze dijk zonder de waterkerende functie en de stabiliteit van de dijk in gevaar te brengen. Om dit te concretiseren heeft de gemeente in overleg met het hoogheemraadschap gericht onderzoek laten uitvoeren naar de stabiliteit van de Delflandsedijk ter plaatse van het plangebied¹⁾. Dit onderzoek houdt rekening met de enige jaren geleden gereed gekomen Maeslandtkering in de Nieuwe Waterweg en de meest recente inzichten inzake klimaatverandering en zeespiegelstijging voor de periode tot 2100. Het rapport concludeert dat de bestaande dijk binnen dit tijdspectief voldoet en niet behoeft te worden versterkt. Tevens wordt geconcludeerd dat het invloedsgebied voor de dijkstabiliteit aanzienlijk kleiner is dan de huidige kernzone van 60 m. Mede als gevolg van de extra bescherming door de Maeslandtkering, kan worden volstaan met een invloedsgebied van 30 m. Daarmee is zowel een voldoende stabiliteit gewaarborgd (technische stabiliteitszone van 20 m) als ook ruimte voor beheer en inspectie.

Dit onderzoek is beoordeeld door het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap heeft ingestemd met de gehanteerde uitgangspunten en onderschrijft de conclusies. De verwachting bestaat dat de legger van het hoogheemraadschap op korte termijn (circa per 1 januari 2008) wordt geactualiseerd waarbij mede wordt rekening gehouden met de resultaten van dit onderzoek. In de plannen voor het stationsgebied is rekening gehouden met de conclusies van het onderzoek. De voorgenomen bebouwing vindt buiten de in het rapport aanbevolen invloedsgebied van de dijk plaats.

1) Witteveen+Bos, "Stabiliteitsberekeningen bepaling invloedsgebied Delflandsedijk te Vlaardingen", d.d. 29 augustus 2006.

Voorkomen van wateroverlast

Het plangebied ligt bijna geheel op een hoogte van circa NAP +4 m of hoger. Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag is dan ook vrijwel uitgesloten. In de (binnendijkse) polder Vettenoord bestaat zoals eerder vermeld vooralsnog geen wateropgave. In het buitendijkse gebied blijft wateroverlast eveneens beperkt tot zeer extreme situaties, waarbij de waterstand in de Nieuwe Maas de stand van NAP +4 m overschrijdt. In overleg met Rijkswaterstaat is afgesproken dat de hoogte van het vloerpeil voor de woongebieden minimaal op een hoogte van NAP +5,4 m wordt gebracht. Dit is tevens de hoogte van de deltdijk voor de komende 100 jaar.

Voor het binnen- en buitendijkse deel van het plangebied geldt dat getoetst aan de overstroomingsnorm, waarbij rekening is gehouden met de klimaatverandering en nattere periodes, de drooglegging afdoende is voor het huidige gebruik en de beoogde ontwikkeling om wateroverlast te beperken tot de geaccepteerde normen.

Voorkomen van grondwateroverlast

Gezien de hoogteligging van het maaiveld en de freatische grondwaterstand binnen het plangebied is sprake van ruim voldoende drooglegging (circa 4 m), waardoor grondwateroverlast niet voorkomt. Door de jaarlijkse fluctuatie en de diepe ligging van de freatische grondwaterstand wordt het gebruik van houten paalfunderingen afgeraden. Deze kunnen mogelijk droogvallen, met als extreem gevolg dat ze kunnen gaan rotten en bezwijken.

Riolering en waterkwaliteit

In het gehele plangebied zal een gescheiden rioolstelsel worden toegepast, waarbij afstromend hemelwater van schone oppervlakken wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voorbeelden van oppervlakken die relatief schoon zijn, zijn onder andere daken en verkeersluwe wegen. Dit is als zodanig ook opgenomen in het Waterplan Vlaardingen. Hiermee wordt bereikt dat:

- de afvalwaterzuiveringsinstallatie onnodig wordt belast met schoon hemelwater;
- de waterkwaliteit verbetert door enerzijds geen gebiedsvreemd water in te laten van slechte kwaliteit en de doorspoeling van de watergangen te verbeteren.

Verder worden er geen uitlogende bouwmaterialen zoals ongecoat of behandeld koper, lood, zink etc. toegepast. Hiermee wordt verontreiniging van het afstromende hemelwater voorkomen.

In het basisrioleringsplan van de gemeente is rekening gehouden met de ontwikkelingen in de Rivierzone, waardoor een voldoende capaciteit van het rioleringsstelsel is gewaarborgd.

Nadere beschrijving maatregelen riolering en waterkwaliteit in relatie tot ontwikkeling

De ontwikkelingen van het plangebied zijn bij het opstellen van het Basisrioleringsplan (eveneens onderdeel van het Waterplan) meegenomen bij de bepaling van de afvoer naar de AWZI "de Groote Lucht" voor de komende jaren. Het betreft voor dit gebied alleen droogweerafvoer (DWA, beter bekend als afvalwater) omdat het schone hemelwater wordt afgekoppeld. Het Basisrioleringsplan is in 2006 voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Delfland en heeft mede als basis gediend voor de watersysteemanalyse (WSA). Qua riolering wordt het plangebied verdeeld in drie verschillende delen.

- Ten noorden van het spoor: rioolstelsel wordt gescheiden. Het vuilwater gaat rechtstreeks naar het gemengde stelsel van bemalingsgebied Vettenoord en het hemelwater naar de Oude Haven. De neerslag wordt afgevoerd naar de watergang langs de Industrieweg en vervolgens naar het singelsysteem. Door het maken van een duiker in de maasdijk wordt dit verbonden met het watersysteem van de Westwijk.
- Tussen dijk en spoor: dit gebied wordt aangesloten op het bestaande gescheiden stelsel. Het vuilwater wordt via een pompput afgevoerd naar het rioolstelsel Vettenoord. Het hemelwater wordt afgevoerd naar de sloot langs de Industrieweg.
- Buitendijks: dit gebied wordt aangesloten op het bestaande gescheiden rioolstelsel van bemalingsgebied Maasboulevard.

Afhankelijk van de aard van de verharde oppervlakken zullen in overleg met het hoogheemraadschap al dan niet filtervoorzieningen worden aangebracht voorafgaand aan lozing van hemelwater op het oppervlaktewater.

Water en waterstaatsdoeleinden in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden de watergangen als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan heeft de waterkering, bestaande uit een kernzone en aan beide zijden een beschermingszone, een zogenaamde dubbelbestemming. Dit geldt ook ter plaatse van het sluizencomplex. Op de

bestemmingsplankaart krijgt deze zone met een breedte van 110 m de (dubbel)bestemming "Primair waterkering".

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishouding. De inrichting en geringe aanpassingen van de waterhuishouding voldoen aan de doelstellingen van duurzaam waterbeheer.

6.7. Ecologie

Wettelijk kader/beleid

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt, de PEHS.

Daarnaast kent het provinciale natuurbeleid een compensatieplicht bij aantasting van biotopen van Rode Lijstsoorten.

Flora- en faunawet

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. De Flora- en faunawet staat de uitvoering van het project in de weg, wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor – voor zover vereist – geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

Huidige situatie

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een staats- of beschermd natuurmonument of Natura 2000-gebied. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Gebiedsbescherming komt in deze paragraaf derhalve verder niet aan de orde.

Soortenbescherming

Het plangebied bestaat uit braakliggend rangeerterrein en enkele gebouwen. In het voorjaar en de zomer van 2006 is ecologisch veldonderzoek verricht¹⁾ om vast te stellen of er in het gebied zwaar beschermde en/of Rode Lijstsoorten voorkomen. Hieronder worden de resultaten van dit onderzoek samengevat.

1) Bureau Mertens, Het voorkomen van planten, insecten, broedvogels en amfibieën in het Stationsgebied te Vlaardingen, augustus 2006.

Flora

Direct naast de sporen en op voorheen intensief gebruikte plaatsen heeft zich een ijle begroeiing gevormd op de droge omgewerkte stenige grond. Hier vestigen zich pioniersoorten zoals harig vingergras, heermoes, akkerviooltje, bleke klaproos, witte reseda, reigersbek, hoenderbeet, vlasbekje, vogelwikke, kruipertje, gewoon langbaardgras, ijle dravik en zwenkdravik, naast meer algemene soorten als smalle weegbree, gewoon struisgras en kweek. Spaarzamer komen planten voor als ruw vergeet-me-nietje, sint-janskruid, kompassla, groot hoefblad en de vrij zeldzame bochtige klaver (deze soort komt op de Rode Lijst voor als kwetsbaar).

Iets verder van de rails wordt de begroeiing hoger en bestaat vooral uit grassen en hoge kruiden, met name braamstruweel, duinriet en heermoes. Aan de rand bepalen opvallende soorten als teunisbloem, bezemkruid, stalkaars en duinroos het beeld. Ze worden begeleid door algemene soorten als bijvoet, vijfvingerkruid, boerenwormkruid, berenklauw en glanshaver.

Middenin het gebied komen naast de rails open plekken voor met mossen, korstmossen, pollen schapegras en schapezuring. Hier is ook een grote groeiplaats van het wettelijk beschermde grasklokje aanwezig, vergezeld van schapenzuring en rood zwenkgras, akkerviooltje, langbaardgras en de vrij zeldzame stinkende ballote. Het grasklokje is ook veelvuldig aanwezig in de grazige vegetatie op de dijk ten zuiden van het rangeerterrein.

Waar de sporen uiteenwijken, gaat de vegetatie over in een grazige ruigte met duinriet. Tegen het hek aan de noordzijde komt in de hoge grazige vegetatie een populatie vrij zeldzame veldkruiders voor. Tussen de sporen treft men naar het zuiden meer dichte en hoge braamstruwelen aan. Daarnaast treft men dichte vegetaties aan bestaande uit grote velden duinriet, heermoes, kweekgras, riet en gemengde vegetaties met diverse hoge kruiden als bezemkruid, koninginnekruid, stalkaars, akkerdistel en teunisbloem.

Nu en dan staat er een jonge solitaire boom tussen als vlier, gewone vogelkers of taxus. Ook is de tuinstruik smalle olijfwilg aangetroffen.

Aan de zuidwestzijde komen hogere bosjes voor van ruwe iep, zwarte els, vlier met braam, hondsroos, met een ruige ondergroei van onder andere bezemkruid, heermoes, ruw vergeet-me-nietje en brandnetel.

Ten zuiden van het rangeerterrein loopt een dijk met een grazige hooilandbegroeiing van algemene grassen, gedomineerd door glanshaver. Hierin komt grasklokje voor naast rolklaver, fluitkruid, vogelwikke, witbol, reukgras, margriet, kraailook, witte en rode klaver, smalle weegbree, kruipende boterbloem en andere. De vegetatie van de dijk zet zich voort in de grazige vegetaties ernaast. Er komen ook enkele bosjes voor bestaande uit iep, els, witte abeel, zomereik, es, lijsterbes en vlier met in de ondergroei onder andere fluitkruid, grote klis, groot hoefblad en brandnetel.

Een bijzondere soort betreft de tengere veldmuur die op enkele plekken op het rangeerterrein is aangetroffen. Het is een zeldzame soort en staat op de landelijke Rode Lijst vermeld als ernstig bedreigd.

Vogels

In totaal zijn 19 soorten vogels waargenomen waarvan vastgesteld is dat deze territoria/nesten hebben. Van deze 19 soorten staat één soort op de Rode lijst van bedreigde vogelsoorten (huismus). Huis en gierzwaluw broeden in de gebouwen langs de zuidrand van het plangebied. Alle waargenomen broedvogels staan weergegeven in tabel 6.14.

Tabel 6.14 Aangetroffen broedvogels

soort	aantal	soort	aantal	soort	aantal
boomkruiper	1	houtduif	2	stadsduif	1
ekster	1	huismus	4	tijftjaf	3
fitis	2	kauw	2	vink	1
gierzwaluw	2	merel	12	witte kwikstaart	2
grasmus	1	pimpelmees	2	zanglijster	1
groenling	1	roodborst	5	zwartkop	1
heggenmus	3	spreeuw	3		

Zoogdieren

Bij het veldonderzoek zijn geen bijzondere zoogdieren aangetroffen. Mogelijk aanwezige beschermde soorten betreffen bos- en huisspitsmuis, veldmuis, wezel, hermelijn, konijn, mol, woelrat, dwergmuis, bosmuis en egel. Verder zijn foeragerende gewone dwergvleermuizen aanwezig. Verblijfplaatsen voor deze dieren zijn voor zover bekend hier niet aanwezig.

Amfibieën

Bij het veldonderzoek zijn geen amfibieën aangetroffen; het ontbreken van open water is hiervoor de belangrijkste reden.

Insecten

Bij het veldonderzoek in 2006 zijn de volgende vlindersoorten aangetroffen: atalanta, bont zandoogje, bruin zandoogje, dagpauwoog, groot koolwitje, klein geaderd witje, klein koolwitje, icarusblauwtje, hooibeestje, zwartsprietdikkopje, kleine vuurvinder, landkaartje, argusvlinder, distelvlinder en koevinkje.

Ondanks dat er geen oppervlaktewater is gelegen in het stationsgebied van Vlaardingen zijn er drie soorten libellen vastgesteld (platbuik, lantaarntje en paardenbijter).

In totaal zijn vijf soorten sprinkhanen aangetroffen. Het betreft: grote groene sabelsprinkhaan, boomsprinkhaan, bruine sprinkhaan, ratelaar en krasser. Hierbij was alleen de bruine sprinkhaan algemeen voorkomend. Verder zijn drie soorten wespen (gewone wesp, bastaardruysen-doder en gewone vliegendoder) vastgesteld.

Geen van de insecten is opgenomen op de Rode Lijst van bedreigde diersoorten of wettelijk beschermd.

In de tabel 6.15 staat aangegeven welke beschermde soorten er binnen de locatie (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 6.15 Bijzondere soorten in het plangebied en het beschermingsregime

groep	soort	Flora- en faunawet *			Rode Lijst
flora	grasklokje	1			
	bochtige klaver				kwetsbaar
	tengere veldmuur				ernstig bedreigd
vogels	huismus		2		gevoelig
zoogdieren	gewone dwergvleermuis			3	
	bos- en huisspitsmuis, veldmuis, wezel, hermelijn, konijn, mol, woelrat, dwergmuis, bosmuis en egel	1			

* Voor soorten van categorie 1 geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de wet. Voor soorten van categorie 2 en 3 geldt een lichte respectievelijk zware ontheffingsprocedure.

Toetsing aan Flora- en faunawet

De bouwwerkzaamheden in het kader van de realisering van dit plan leidt tot verstoring van alle aanwezige soorten. Voor deze ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt. Indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen (15 maart tot en met 15 juli) worden opgestart is er qua vogels evenmin strijdigheid met de Flora- en faunawet.

Voor de broedende huismussen verdient het aanbeveling om in de nieuwe gebouwen voorzieningen aan te brengen (zoals speciale gevelstenen en dakpannen) die als nieuwe nestplaats kunnen gaan fungeren.

Ten aanzien van de Rode Lijstsoorten geldt een compensatieplicht. De huismus zal zich naar verwachting kunnen hervestigen in het nieuwe stedelijke gebied indien maatregelen worden getroffen in de vorm van nieuwe nestgelegenheid. Ten aanzien van de rode lijstsoorten bochtige klaver en tengere veldmuur vormen de spoorbermen de meest kansrijke locatie voor behoud en hervestiging. Beide plantensoorten zijn overigens niet beschermd.

Conclusie

De Flora- en faunawet zal de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Voor de Rode Lijstsoorten bochtige klaver en tengere veldmuur zullen gelet op het provinciale compensatiebeleid nieuwe groeiplaatsen worden ontwikkeld in de spoorbermen. De gemeente is op dit moment in onderhandeling met ProRail om tot grondoverdracht aan de gemeente te komen.

6.8. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Doelstelling van het Verdrag van Malta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed mee gewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden, geraadpleegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid-Holland (via chs2.pzh.nl) geeft aan dat het plangebied is gelegen in een gebied met redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Nabij het gebied zijn geen terreinen aanwezig, waarvan bekend is dat er archeologische waarden aanwezig zijn (archeologische monumenten). Ook zijn er geen meldingen van archeologische vondsten gedaan in de nabijheid van de onderzoekslocatie.

In 2003 heeft bureau "Synthegra Archeologie" een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in het westelijk deel van de onderzoekslocatie een mogelijke kreekafzetting is aangetroffen, wat een hoge archeologische verwachtingskans zou betekenen. De bodem is ter plaatse echter te verstoord, waardoor het aantreffen van archeologische sporen nihil is. Ook in het overige deel van de onderzoekslocatie is een zandpakket aangebracht en is de bodem grotendeels verstoord. In principe is de gehele onderzoekslocatie te interpreteren als een gebied met een lage archeologische verwachting. Verder archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Indien bij grondwerkzaamheden onverhoopt toch archeologisch indicatoren aan het licht komen dan geldt de meldingsplicht conform de Monumentenwet 1988.

Cultuurhistorische waarden

Om de cultuurhistorisch waardevolle objecten in het Rivierzone gebied in beeld te brengen is onderzoek uitgevoerd door drs. K.Z. Messchaert¹⁾ en de Werkgroep Cultuurhistorisch Erfgoed²⁾ project Rivierzone.

Op grond van deze onderzoeken is geconcludeerd dat er zich in stationsgebied zich twee relevante cultuurhistorische objecten bevinden, namelijk:

1. de Kroningslantaarn op het Stationsplein; en
2. de voormalige LTS aan de Deltaweg.

De Kroningslantaarn is een Rijksmonument. Het gaat daarbij om het object zelf, niet om de plaats. Vanwege de stedenbouwkundige invulling van het plangebied is het noodzakelijk om dit monument te verplaatsen. Gezocht wordt naar een passende locatie op het Stationsplein.

De voormalige LTS aan de Deltaweg is geen monument, maar er is wel een beperkte cultuurhistorische waarde aan toegekend. Vanwege de invulling van het gebied is er geen mogelijkheid gezien om dit gebouw te behouden. Het gebouw is inmiddels gesloopt.

Ten slotte loopt er een historische wandelroute "Van 't Oft naat 't Oofd" (van het Hof naar het Hoofd) door het stationsgebied. Eén van de doelstellingen van de Rivierzoneplannen is het herstel van deze historische verbinding. Het stationsgebied is een belangrijke schakel hierin. In de plannen voor het stationsgebied is dan ook terdege aandacht besteed aan deze route. Met name de herstructurering van het Sluisplein en de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte grenzend aan het Sluisplein zijn belangrijke aspecten daarin.

1) Inventarisatie van cultuurhistorisch waardevolle objecten in de Rivierzone, rapportage juli 2001, drs. K.Z. Messchaert in opdracht van de gemeente Vlaardingen.

2) Notitie "architectonische, cultuurhistorische en stedenbouwkundige observaties, kwalificaties en aanbevelingen met betrekking tot de Rivierzone", 22 januari 2003, Werkgroep Cultuurhistorisch erfgoed project Rivierzone.

7. Economische uitvoerbaarheid

69

Het project Stationsgebied Centrum omvat de (gefaseerde) realisering van woningen, zorgverlening, educatie en kantoren bestemmingen in het gebied rondom het Station Vlaardingen Centrum.

Om de financiële haalbaarheid van het project te kunnen aantonen, is een integrale business case opgesteld. De ruimtelijke ingrepen zijn uitgewerkt in financieel-economische analyses wat betreft kosten en opbrengsten. Aangezien de diverse werken nog moeten worden aanbesteed, is deze business case vertrouwelijk.

Planning

De start van de realisatie is gepland in 2008.

Risico

Het deelgebied Parallelweg is eigendom van NS Poort en zal voor rekening en risico van deze partij worden ontwikkeld. Zo zal het deelgebied Galgkade, dat volledig in eigendom is van de gemeente Vlaardingen, voor risico van de gemeente worden ontwikkeld.

Het tussenliggende gebied Spoor & Sluis is grotendeels eigendom van ProRail. Na opheffing van het laad- en losstation kan de ontwikkeling ter hand worden genomen, mogelijk in gezamenlijkheid door NS Poort en de gemeente Vlaardingen.

Om de ontwikkeling van de deelgebieden Spoor & Sluis en Galgkade, conform de aannames uit de business case, mogelijk te maken is een partiële herziening van de legger aangevraagd bij het Hoogheemraadschap van Delfland voor het dijktracé binnen het plangebied. Definitieve besluitvorming over het verzoek voor de Verenigde Vergadering van het Hoogheemraadschap wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2008. Uitstel of afstel van de gevraagde partiële herziening van de legger leidt tot vertraging van en/of majeure aanpassingen aan de ontwikkeling van de locatie.

Uit de vertrouwelijke business case blijkt dat de totale ontwikkeling van het gebied Stationsgebied Centrum in financiële zin aanvaardbaar is.

Conclusie

Op basis van de bovengenoemde business case en door middel van de afspraken met private partijen, is (gefaseerde) uitvoering van het plan financieel uitvoerbaar.

8. Informatie en overleg

71

Informatiebijeenkomst

Op 4 juni 2007 wordt er een informatiebijeenkomst voor omwonenden en andere geïnteresseerden gehouden.

Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de volgende instanties:

1. provincie Zuid-Holland, Directie Ruimte en Mobiliteit, afdeling Ruimte en Wonen;
2. VROM-Inspectie, Regio Zuid-West;
3. Hoogheemraadschap van Delfland;
4. ProRail;
5. Kamer van Koophandel Rotterdam;
6. KPN Telecom Netwerkdiensten;
7. ENECO Energie Infra B.V.;
8. Vlaardingse Advies Commissie Wonen;
9. NS Poort;
10. N.V. Nederlandse Gasunie;
11. TenneT;
12. ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, directie West;
13. ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
14. Evides.

De reacties van de onder 1 tot en met 8 genoemde instanties zijn in het navolgende opgenomen van gemeentelijk commentaar voorzien. Van de onder 9 genoemde instantie is geen reactie ontvangen.

De onder 10 t/m 13 genoemde instanties hebben per brief laten weten geen opmerkingen over het plan te hebben. De onder 14 genoemde instantie heeft dat telefonisch laten weten.

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
mr. P. Schravendijk
T 070 441 7091
p.schravendijk@pzh.nl

Provinciehuis
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 441 66 11
F 070 441 78 63
www.zuid-holland.nl

Burgemeester en Wethouders
van VLAARDINGEN

Datum

Ons kenmerk
DRM/ARW/2006/11275
Uw kenmerk
STW/2006/64770
Bijlagen

Onderwerp
Overleg ex artikel 10 Bro; voorontwerpbestemmingsplan
"Stationsgebied Centrum"

Geacht college,

Het door u toegezonden plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het plan past binnen de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en is in overeenstemming met het streekplan.

Voor het overige wordt het volgende opgemerkt.

Detailhandel

Het plan maakt rechtstreeks de realisering van detailhandel mogelijk tot een bruto vloeroppervlakte van maximaal 500 m². Daarnaast kan via een wijzigingsbevoegdheid de detailhandel worden uitgebreid tot meer dan 1.000 m² bruto vloeroppervlakte. Bij realisering van detailhandel met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.000 m², dient, voordat tot vaststelling van het plan wordt overgegaan, er advies gevraagd te zijn aan het Regionaal Economisch Overleg.

Mobiliteit

In de plantoelichting is een mobiliteitsparagraaf opgenomen. De daarin opgenomen verkeersanalyse geeft echter nog onvoldoende inzicht in de verkeersafwikkeling in de spits en de daaruit mogelijk voortvloeiende negatieve gevolgen voor het omliggende wegennet, waar onder de aansluitingen met de A4 en de A12. Tussen uw gemeente en Rijkswaterstaat vindt hierover nog overleg plaats. Het plan dient dan ook nader in te gaan op de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling voor het omliggende wegennet.

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Gemeentelijk commentaar**Detailhandel**

De reactie van de Stadsregio bij monde van de secretaris van het Regionaal Economisch Overleg (REO) was dat pas bij een concrete aanvraag voor detailhandel, die de 1.000 m² overstijgt, advies moet worden gevraagd aan het REO. In dat geval zal het REO adviseren om medewerking te verlenen aan de wijzigingsbevoegdheid. Aan de wijzigingsbevoegdheid zal een adviesprocedure worden toegevoegd.

Mobiliteit

Wij verwijzen naar de beantwoording van de overlegreactie van de VROM-Inspectie.

Externe veiligheid

Er ontbreekt een verantwoording over de wijze waarop het groepsrisico heeft meegewogen in het plan. Tevens dient de Regionale Brandweer (Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond) over dit aspect nog advies uit te brengen. Hierbij dient onder andere aandacht besteed te worden aan de mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking en de mogelijkheden voor hulpverlening en rampenbestrijding.

Op bladzijde 17 van de rapportage "Vlaardingen, deelgebied Station centrum. Advisering externe veiligheid" (definitief concept, versie oktober 2006) is aangegeven dat bij de berekening van de 1% letaliteitsafstand is uitgegaan van het meest voorkomende weertype (D5). Dit is te algemeen gesteld. De maximale effectafstand is gedefinieerd als de afstand tot 1% letaliteit bij de ongunstigste meteorologische conditie, hetgeen voor de meeste stoffen de weerklasse F1,5 betreft. De effecten, met name bij toxische stoffen, kunnen bij deze weerklasse aanzienlijk groter zijn. Genoemde rapportage dient met dit aspect rekening te houden en waar nodig de rapportage en analyse hierop aan te passen.

Meer in het bijzonder dient bij de verantwoording van het groepsrisico nog met het volgende rekening te worden gehouden.

Het plangebied valt in het invloedsgebied van het transport van ammoniak over de Nieuwe Maas. Een nadere studie naar de gevolgen van genoemde transporten wordt uitgevoerd door de DCMR. De resultaten van dit onderzoek en de advisering hierover dienen nog in het plan te worden opgenomen. Daarnaast neemt het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg aanzienlijk toe door de ontwikkeling van het stationsgebied en benadert hierdoor de oriëntatiewaarde. Hieraan dient nog aandacht besteed te worden. Het plangebied valt tevens binnen het invloedsgebied vanwege een tweetal inrichtingen van het industrieterrein Botlek-Pernis. Inzicht ontbreekt in de bijdrage van de planontwikkeling aan het groepsrisico vanwege deze bedrijfsactiviteiten. Dit wordt nog door de DCMR berekend.

Daarnaast ligt het plangebied aan de westzijde voor een gedeelte binnen de vergunde plaatsgebonden risicocontour 10-6/per jaar (PR) van de inrichting Lever Fabergé. De DCMR heeft aan de hand van de bedrijfssituatie de werkelijke PR 10-6/per jaar berekend. Deze valt binnen de inrichting. De vestiging van kwetsbare objecten (zoals woningen) in het plangebied kan uitsluitend na actualisering van de milieuvergunning overeenkomstig de berekende contour. Het plan geeft geen inzicht over welke gronden de vergunde risicocontour loopt, zodat niet duidelijk wordt voor welke gronden vooralsnog beperkingen gelden bij de realisering van (beperkt) kwetsbare objecten totdat de milieuvergunning aangepast is. Hierover dient het plan helderheid te verschaffen.

Milieuzonering

Uit de plantoelichting (paragraaf 6.8) blijkt niet in welke mate sprake kan zijn van geurhinder van de aanwezige bedrijven in het Kerngebied Rijnmond in relatie tot de geplande gevoelige bestemmingen. Hierover dient het plan nog duidelijkheid te verschaffen.

Gemeentelijk commentaar

Externe veiligheid

In het voorontwerpbestemmingsplan is het conceptonderzoek van DCMR (oktober 2006) ten aanzien van externe veiligheid verwerkt. Inmiddels is het definitieve onderzoek (december 2006) gereed, zodat op de meeste punten duidelijkheid kan worden verschaft. In aanvulling op dit onderzoek heeft de gemeente inmiddels ook het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond ontvangen.

Het volgende worden kan worden opgemerkt:

- In de plantoelichting zal aandacht worden besteed aan de verantwoording van het groepsrisico.
- In een aanvullende notitie van DCMR¹⁾ is ook ingegaan op inrichtingen en risicobronnen die vanwege de 1%-letaliteitscontour bij weertype F1,5 relevant kunnen zijn.
- De resultaten van het onderzoek naar het transport van ammoniak over de Nieuwe Maas zijn opgenomen in het definitieve onderzoek van DCMR.
- Er komt een knip in het vervoer van gevaarlijke stoffen ter hoogte van het plangebied op de Deltaweg/Galgkade. Het besluit tot deze knip zal worden genomen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Hierdoor zal het groepsrisico ter plaatse van het plangebied tot een aanvaardbaar niveau dalen. Nog bezien zal worden welke eisen aan de tunnel onder de Marathonweg moeten worden gesteld vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Indien nodig wordt ook gekeken naar alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door deze tunnel.
- In de aanvullende notitie van DCMR is het groepsrisico van twee inrichtingen uit het Botlekgebied nader beschouwd (Shell Chemie Nederland en Shell Raffinaderij Pernis).
- De milieuvergunning van Lever Fabergé wordt aangepast, voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. De PR 10⁻⁶-contouren liggen dan niet meer in het plangebied, zodat de realisering van kwetsbare objecten mogelijk is.
- De externe veiligheidsparagraaf in de toelichting op het bestemmingsplan zal worden aangevuld.

Milieuzonering

Uit het door DCMR uitgevoerde klachtenonderzoek is af te leiden dat er geurhinder in het plangebied te verwachten is als gevolg van de bedrijven in het Kerngebied Rijnmond. Van de relevante bedrijven uit Botlek-Pernis zijn geen geurcontouren bekend. Hinder van deze omgeving in Vlaardingen is een algemeen probleem, en kan niet specifiek voor het stationsgebied in beeld worden gebracht. In de plantoelichting zal hiervoor worden verwezen naar de Geuraanpak Kerngebied Rijnmond.

Van de Vlaardingse bedrijven (Romi, VOPAK en dergelijke) is uit onderzoek gebleken dat er geen hinder in het plangebied te verwachten is.

1) DCMR Milieudienst Rijnmond, Aanvulling RO-advies Stationsgebied, mei 2007.

Water

In de waterparagraaf (6.10) wordt onder het kopje 'Ruimte voor rivieren (2006)' gesproken over compensatie van de waterberging. Er is echter niet aangegeven welk gebied hiervoor is aangewezen. Onder het kopje 'oppervlaktewater' wordt verder gerekend met het middenscenario en het kusteffect. Onduidelijk is echter met welke getallen is gerekend. Daarnaast is niet duidelijk waarom er in de (binnendijkse) polder vooralsnog geen wateropgave bestaat. Tot slot wordt opgemerkt dat er in de plantoelichting staat dat met de waterbeheerders overleg is gevoerd. Het is echter niet duidelijk of de waterparagraaf de instemming heeft van de waterschappen. Ik verzoek u over bovenstaande vragen duidelijkheid te verschaffen.

Advies

Ten aanzien van de hierboven genoemde punten is strijdigheid geconstateerd met het provinciaal ruimtelijk beleid. Naast het oordeel over de eventuele bedenkingen tegen het vastgestelde plan zal deze brief de basis vormen voor de goedkeuringsprocedure ex artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Gelet op de gemaakte opmerkingen, komt het plan niet in aanmerking voor een specifieke verklaring van geen bezwaar.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie, alsmede de Stadsregio Rotterdam.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,
voor deze,

C. Verwijs

plv. hoofd afdeling Ruimte en Wonen

Afschrift aan

- het secretariaat van de Provinciale Planologische Commissie
- de Stadsregio Rotterdam, K. van Staalduine, Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam

Gemeentelijk commentaar**Water**

De tekst onder het kopje "Ruimte voor Rivieren" is van toepassing en kaderstellend voor dit gebied en daarom aangehaald om bij de verdere uitwerking rekening mee te houden. Het is niet zo dat de ontwikkeling ook daadwerkelijk leidt tot aantasting van het waterbergend vermogen van het buitendijks gebied (door bijvoorbeeld het ophogen van het terrein). De onderdelen van de ontwikkeling waarvan we weten dat deze een rol spelen voor het waterbeheer zijn elders in de toelichting op het bestemmingsplan expliciet behandeld (onder het kopje "Toekomstige situatie").

De getallen die zijn gebruikt voor het doorrekenen van het middenscenario, rekening houdend met het kusteffect, alsmede de onderbouwing waarom er geen wateropgave bestaat voor het binnendijkse deel van het plangebied zullen worden toegevoegd aan toelichting op het bestemmingsplan.

Over de conceptwaterparagraaf is intensief overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap, ook naar aanleiding van de reactie van het Hoogheemraadschap in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro (zie ook hieronder).

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: VLD/2007/2794
Doc. soort : Ingekomen TK document
Reg. datum : 16-01-2007
Afdeling : PBRST

VROM-Inspectie

Regio Zuid-West

Groothandelsgebouw

Weena 723, Ingang C, 1e etage

Postbus 29036, 3001 GA Rotterdam

Behandelaar: mw. ir. L. van Heusden

Telefoon 010-2244476

Fax 010-2244499

www.vrom.nl

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Vlaardingen
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

**Reactie in het kader van art. 10 BRO, voorontwerp bestemmingplan
"Stationsgebied Centrum"**

12 JAN. 2007

Datum 10 januari 2007 Kenmerk 2007001805-LHE

Uw brief 8 november 2006 Uw kenmerk STW/2006/64770

Geacht College,

Over uw verzoek om advies ex artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum" bericht ik u het volgende. Naar aanleiding van de sturingsfilosofie in de Nota Ruimte heeft het Kabinet besloten om zoveel mogelijk één gezamenlijke rijksreactie te geven in het kader van de advisering ex artikel 10 van het Bro. In dit kader meld ik u dat de VROM-Inspectie en Rijkswaterstaat aanleiding hebben gezien tot het maken van de volgende opmerkingen.

Externe Veiligheid (VROM-Inspectie)

In paragraaf 6.6 (externe veiligheid) wordt in een aantal veiligheidsaspecten onvoldoende of geen inzicht geboden. In de eerste plaats wordt geen inzicht geboden in de invloed die het plan heeft op het groepsrisico van het industriegebied Botlek-Pernis. De DCMR zal dit nog berekenen. Ik adviseer u om de resultaten van deze berekeningen op te nemen in het ontwerpplan.

Het groepsrisico ten gevolge van wegtransport zal na ontwikkeling van het plangebied weliswaar niet worden overschreden, maar wel dicht worden genaderd. De vraag is of deze ontwikkeling wenselijk is. Ik verzoek u de afweging die u hieromtrent maakt op te nemen in de toelichting van het ontwerpplan.

Het bedrijf Lever Fabergé heeft een opslag van gevaarlijke stoffen (conform CPR 15-2 - overigens merk ik op dat CPR per juni 2005 is opgeheven en is vervangen door de PGS, Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen). Uit berekeningen blijkt dat de werkelijke 10-6 en 1% letaliteit-contouren niet over het plangebied vallen, maar binnen de inrichting blijven. Voorwaarde voor de vestiging van kwetsbare objecten zoals woningen in het plangebied is dat de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de berekening van deze specifieke contour worden vastgelegd in de milieuvergunning. De vergunning moet dus worden aangepast. Zolang deze vergunning niet is aangepast kan niet met de bouw van de nabij het emplacement geprojecteerde woningen worden begonnen.

Een vergelijkbare situatie geldt voor de milieuvergunning van ProRail. Op basis van de gegevens in de vergunning kan het groepsrisico niet worden vastgesteld en is er geen sprake van een persoonsgebonden risico. Hoewel er sinds 2001 geen gevaarlijke stoffen meer op het emplacement worden vervoerd heeft ProRail in het verleden aangegeven de vergunning hiervoor te willen behouden. De toelichting van dit plan dient inzicht te bieden in de actuele veiligheidssituatie en invloed van het plan hierop. Hieraan wordt met betrekking het emplacement niet voldaan.

Gemeentelijk commentaar**Externe veiligheid**

Wij verwijzen naar de beantwoording van de overlegreactie van de Provincie Zuid-Holland. In aanvulling daarop merken wij nog het volgende op.

De milieuvergunning van ProRail wordt eveneens aangepast, voordat GS over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslissen. De PR 10^{-6} -contour ligt dan niet meer in het plangebied, zodat de realisering van kwetsbare objecten mogelijk is. De externe veiligheidsparagraaf in de toelichting op het bestemmingsplan zal ook op dit punt worden aangevuld.



Verder is er een aantal aspecten, waaronder de verantwoording van een mogelijke stijging van het groepsrisico ten gevolge van Shell Pernis, brandbestrijding bij Deltahout, transport van ammoniak over de Nieuwe Maas, waarover aanvullend advies aan de VRR (Veiligheidsregio Rotterdam) is gevraagd. Dit advies is nog niet verwerkt in het voorontwerpplan. Ook is de DCMR nog bezig met een onderzoek naar het externe veiligheidsrisico als gevolg van wegtransport met gevaarlijke stoffen. Ik verzoek u ervoor zorg te dragen dat het ontwerpplan met de resultaten van beide onderzoeken wordt aangevuld.

Geluid (VROM-Inspectie)

In paragraaf 6.2 (geluidsbelasting goederenemplacement) wordt geconcludeerd dat bronmaatregelen op het emplacement noodzakelijk zijn om acceptabele geluidsniveaus te bereiken. Hiervoor moet de milieuvergunning van het emplacement worden aangepast. Zolang deze vergunning niet is aangepast kan niet met de bouw van de nabij het emplacement geprojecteerde woningen worden begonnen. Ik adviseer u dan ook de milieuvergunning voor het emplacement voor de vaststelling van dit plan aan te passen.

Uit het plan blijkt tevens dat de gemeente de laad- en losfunctie van het emplacement wenst te laten vervallen. De op het emplacement te bouwen woningen spelen een rol bij het creëren van een geluidsluw binnengebied. Dit betekent dus dat het voor de haalbaarheid van het gehele plan van belang is dat deze woningen gerealiseerd worden. Concreet blijkt uit het plan echter niet of de eigenaar van deze gronden, te weten ProRail, bereid is om binnen de planperiode van 10 jaar mee te werken aan deze ontwikkeling. Ik verzoek u daarin inzicht te bieden.

Tot slot wordt in paragraaf 6.2 (cumulatie van geluid) gesteld dat de noodzaak tot het aanbrengen van dove gevels in de voorschriften van het bestemmingsplan verankerd zal worden. Ik heb niet kunnen vaststellen dat dit is gebeurd.

Mobiliteitseffecten (Rijkswaterstaat)

Op basis van de geprojecteerde bebouwingsstructuur kan in het plangebied een programma van circa 96.900 m² bruto vloeroppervlakte (bvo) in verschillende functies worden gerealiseerd, met bestemmingen variërend van woningbouw, zorgvoorzieningen en dienstverlening tot educatie/kantoren, detailhandel en horeca aan toe. Gezien de omvang van het programma van dit plan is een mobiliteitseffectentoets, met daarin ook de verkeersveiligheidseffecten, op grond van de Nota Regels voor Ruimte van belang.

In paragraaf 3.3 zijn daartoe verkeersintensiteiten opgenomen van een aantal onderliggende wegen. Ik merk daarover het volgende op. Het is onduidelijk hoe men tot de genoemde verkeerscijfers is gekomen. De verkeersanalyse geeft onvoldoende zicht in de effecten van de verkeersafwikkeling in de spits en de daarbij mogelijk optredende congestie betreffende het omliggende wegennet inclusief (aansluitingen) A4 en A12. De verkeersafwikkeling vanuit het plangebied geschiedt hoofdzakelijk via de Marathonweg die een belangrijkere rol krijgt in de verkeersafwikkeling binnen Vlaardingenv. Over de gevolgen hiervan voor de afwikkeling van het verkeer op de aansluiting van de Marathonweg op de A20 bestaat momenteel geen duidelijkheid. Er is overleg gaande tussen de gemeente en RWS over deze gevolgen, evt. noodzakelijke maatregelen en de financiering daarvan. Het is belangrijk om de gevolgen van de planontwikkeling Vlaardingenv Stationsgebied Centrum daarbij voldoende te betrekken.

Ruimte voor de rivier (Rijkswaterstaat)

De beleidslijn Grote Rivieren is al van kracht vanaf medio 2006.

Geen van de overige rijkdiensten, zoals vertegenwoordigd in de Provinciale Planologische Commissie provincie Zuid-Holland, hebben aanleiding gezien om opmerkingen over het voorontwerpplan te maken. Gelet op bovenstaande opmerkingen ben ik van mening dat het plan niet in aanmerking komt voor een specifieke verklaring van geen bezwaar.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
de inspecteur,

drs. J.C. van Scherpenzeel

Gemeentelijk commentaar**Geluid**

De milieuvergunning van ProRail wordt aangepast, voordat GS over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslissen. In de ontwerpbeschikking staat een aantal bronmaatregelen waardoor de geluidsbelasting zal verminderen. Het door Cauberg Huygen opgestelde akoestisch onderzoek is op dit punt aangepast. De resultaten worden verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan. Wij verwijzen voorts naar de beantwoording van de reactie van ProRail.

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de dove gevels geregeld in een beschrijving in hoofdlijnen. De noodzakelijke dove gevels (zoals deze voortvloeien uit het akoestisch onderzoek) zullen juridisch beter worden verankerd.

Mobiliteitseffecten

De toelichting van het bestemmingsplan zal worden aangevuld met de resultaten van de door de VROM-Inspectie bedoelde "mobiliteitstoets". De verkeerscijfers in paragraaf 3.3 zijn afkomstig uit het door DHV opgestelde verkeersmodel. De bronvermelding is te vinden in paragraaf 3.3 in de toelichting. Dit verkeersmodel wordt overigens aangepast. In de toelichting van het bestemmingsplan zal een korte omschrijving van uitgangspunten van het (aangepaste) verkeersmodel en de varianten worden opgenomen. In het overleg met Rijkswaterstaat over de aansluiting van de Marathonweg op de A20 zal uiteraard ook de planontwikkeling in het Stationsgebied worden meegenomen.

Ruimte voor de rivier

De plantoelichting zal op dit punt worden aangepast.



Hoogheemraadschap van Delfland

Sector Beleid en Onderzoek

Phoenixstraat 32, Delft

Postbus 3061, 2601 DB Delft

Tel (015) 260 81 08

Fax

E-mail

Internet

: (015)260 80 01

: info@hhdelfland.nl

: www.hhdelfland.nl

Aan het College van burgemeester en wethouders van de
gemeente Vlaardingen
Postbus 141
3130 AC Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: VLD/2007/1361
Doc. soort : Ingekomen document
Reg. datum : 08-01-2007
Afdeling : SPBR

Ons kenmerk : 614861

Uw brief d.d. : 8 november 2006

Kenmerk : STW/2006/64770

age(n) :

ift : 5 januari 2007

Onderwerp: Vooroverleg ex artikel 10 BRO Bestemmingsplan Stationsgebied Centrum

Geacht college,

In het kader van het ex artikel 10 BRO overleg heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum" gezonden. U verzoekt ons om binnen twee maanden op het plan te reageren.

Geen instemming

Wij kunnen niet instemmen met het voorontwerp bestemmingsplan. Immers in het plan is niet aan alle aspecten voor het waterbeheer op een juiste wijze invulling gegeven.

Watertoets

Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets wettelijk verplicht geworden. In het watertoetsproces wordt er vanuit gegaan dat de initiatiefnemer bij de waterbeheerder informeert naar de plaatselijke waterstaatkundige situatie en naar het voor het gebied geldend specifieke beleid. Hierna volgt de inpassing van het waterbelang in het ruimtelijke plan en worden afspraken gemaakt over de watermaatregelen. Aan het einde van dit proces wordt getoetst of de waterhuishoudkundige belangen op een verantwoorde wijze in het plan zijn meegenomen. Bij dit plan is deze werkwijze niet gevolgd. Er ontbreken dan ook diverse van belang zijnde waterhuishoudkundige onderdelen.

Beheersgebied

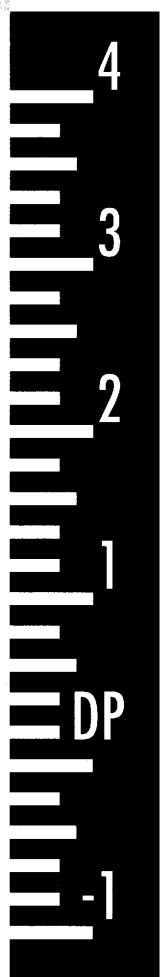
U geeft aan dat Rijkswaterstaat beheerder is van de buitendijkse gebieden. Dit is niet juist. Delfland was al voor het gehele plangebied waterkwaliteitsbeheerder, maar sinds 1 januari 2006 is het beheersgebied van Delfland voor ook de overige taken uitgebreid met de buitendijkse gebieden.

Voor de buitendijkse gebieden is een nieuw beleid in ontwikkeling. In afwachting hiervan verwijzen wij u naar het advies van Rijkswaterstaat voor dit gebied.

De overdracht van het waterkwaliteitsbeheer voor de stedelijke poldergebieden naar Delfland is in voorbereiding. Voor de stedelijke poldergebieden kan worden uitgegaan van het vigerende beleid van Delfland.

Buitendijks bouwen

Een deel van het plan bestaat uit het bebouwen van de buitendijkse gebieden. Deze gebieden worden niet beschermd door een waterkering. Het bouwen daar is dan ook geheel voor eigen risico. Door de Rijkswaterstaat is een bouwpeil van NAP + 3,80 m geadviseerd, wat een beschermingsniveau zou bieden van 1:1250. Daarnaast wordt als vloerpeil voor de woningen een peil van NAP + 5,40 m aangegeven. Uitgangspunt hierbij is dat het aannemelijk is dat kans op schade als gevolg van hoge rivierwaterstanden dan beperkt is. Dit bouwpeil is uitsluitend een geadviseerd peil. Delfland kan hier niet aansprakelijk worden gesteld voor enige schade als gevolg van hoge waterstanden.



Gemeentelijk commentaar

Watertoets/beheersgebied

Het is ons bekend dat Delfland medio 2006 via een reglementswijziging per 1 januari 2006 het waterbeheer van het buitendijks gebied heeft overgenomen van Rijkswaterstaat. Deze reglementswijziging viel echter vrijwel samen met de voltooiing van het voorontwerpbestemmingsplan. In het kader van de watertoets is dan ook regelmatig overleg gevoerd met Rijkswaterstaat, in het bijzonder waar het gaat over het aspect buitendijks bouwen en het daarbij te hanteren beschermingsniveau. Wij hebben daarbij het vigerende beleid van Rijkswaterstaat gevolgd. Het aspect wateropgave speelde in het buitendijkse gebied geen rol omdat via een gescheiden rioolstelsel alle hemelwater naar de Nieuwe Maas wordt afgevoerd.

Het plangebied ligt voor een deel ook binnendijks. Het is ons ook bekend dat de initiatiefnemer bij de waterbeheerder informeert naar de plaatselijke waterstaatkundige situatie en naar voor het gebied specifiek beleid. Tot 1 januari 2007 was de gemeente Vlaardingen echter zelf de water(kwantiteits)beheer van het gebied. Dit jaar wordt de gemeente formeel herpolderd.

De gemeente Vlaardingen heeft het afgelopen jaar samen met het Hoogheemraadschap van Delfland gewerkt aan het Waterplan. Eén van de onderdelen betrof de zogenoemde watersysteemanalyse, waarin voor de stedelijke gebieden langs de Nieuwe Maas een herijking van het waterstaatkundige beleid (de 325 m³-norm) ter discussie werd gesteld. Tevens zijn in deze analyse oplossingsrichtingen onderzocht om te komen tot een beleid, specifiek gericht op de bijzondere situatie van de waterweggemeenten.

Inmiddels zijn de uitkomsten van de watersysteemanalyse bestuurlijk geaccordeerd en is het beleid van Delfland ten aanzien van de stedelijke poldergebieden bijgesteld. De polder Vettenoord heeft op grond van dit beleid geen wateropgave. De plantoelichting is op deze punten verduidelijkt.

Buitendijks bouwen

In overleg met Rijkswaterstaat is het bouwpeil vastgesteld op NAP +5,4 m. Dit peil komt overeen met het huidige peil van de deltadijk ter plaatse. Hierdoor is het uiteraard aannemelijk dat de kans op schade als gevolg van hoge rivierwaterstanden beperkt is.

Primaire waterkering

Zowel in de voorschriften als op de plankaart heeft u een deel van het plangebied bestemd als "Primaire waterkering". Het door u aangegeven gebied met deze specifieke bestemming komt niet overeen met het gebied zoals dat is opgenomen in de legger "Delflandse Dijk".

Daarnaast zijn ook de beschermingszones gelegen ter weerszijden van de primaire waterkering niet als zodanig bestemd.

Het gebied met de bestemming "Primaire waterkering" heeft in het plan ook andere functies gekregen, zoals een fiets- en voetverbinding en bebouwing.

Om ook deze functies binnen deze bestemming mogelijk te maken heeft u in samenwerking met Delfland de minimale bebouwingsvrije ruimte in het plan bepaald, vereist voor het functioneren van de dijk als waterkering. Echter deze vrije ruimte is wel bepaald op grond van de huidige eisen waaraan de waterkering moet voldoen.

Mochten deze eisen wijzigen en een verzwaring van de waterkering noodzakelijk blijken dan zal hiervoor alsnog de benodigde vrije ruimte moeten worden gevonden. Dit kan ook gevolgen hebben voor het huidige gebruik van het gebied. Immers het gebruik met bebouwing van de gronden met de primaire bestemming waterkering zijn nu, maar ook in de toekomst, uitsluitend toegestaan voor zover de belangen van de waterkering daardoor niet wezenlijk worden geschaad.

Deze afweging zal worden gemaakt bij de voor dit artikel geldende adviesverplichting. Maar ook bij de op grond van Delflands Algemene Keur benodigde vergunning voor het nieuw aanbrengen, veranderen, herstellen en vernieuwen van deze werken in het gebied.

Wij verzoeken u de gehele kernzone en beschermingszone van de waterkering op de plankaart over te nemen en als "Primair waterkering" te bestemmen.

Sluizencomplex

In het plan heeft het Sluizencomplex een afzonderlijke bestemming gekregen. Het sluizencomplex maakt een wezenlijk onderdeel uit van de primaire waterkering; de Delflandse Dijk. De hoofdbestemming van het gebied moet dan ook "Primair waterkering" zijn. Een afzonderlijke bestemming is niet wenselijk. Wij verzoeken u het plan hierop aan te passen.

Waterkwantiteit

In het plan geeft u diverse oplossingen aan voor de afvoer voor overtollig neerslagwater vanuit zowel de binnen- als de buitendijkse gebieden. U geeft aan dat gezien de hoge ligging in de gebieden zelf geen wateroverlast kan ontstaan. Het overtollige neerslagwater wordt afgevoerd op de lager gelegen watersystemen. Uitgangspunt van Delfland is dat afzonderlijke waterstaatkundige eenheden een eigen watersysteem hebben. Afwentelen op een ander watersysteem moet worden voorkomen. Vindt er toch afwenteling plaats dan mag dit niet leiden tot wateroverlast in deze gebieden.

Daarnaast is het van belang dat er een goed te beheren en te onderhouden watersysteem wordt ontwikkeld. Immers de overdracht van het beheer naar Delfland van deze gebieden zal ook spoedig plaatsvinden.

Vooralsnog is niet duidelijk uit het plan op te maken wat de effecten zijn van de door u aangegeven oplossingen op de diverse watersystemen.

Wij verzoeken u om in overleg met Delfland te bezien of de gekozen oplossingen toereikend zijn en wat de effecten zijn van deze gekozen oplossingen op de afzonderlijke watersystemen.

Rioleringsbeleid

In het plan wordt beschreven welk type rioolstelsel wordt aangelegd. Bij kleinere ontwikkelingen is dit voor Delfland voldoende informatie. Maar bij grotere ontwikkelingen is het belangrijk te weten wat de nieuwe ontwikkeling betekent voor het bestaande rioolstelsel en de daarbij behorende zuiveringstechnische werken, zoals rioolgemalen, persleidingen. Maar ook of de lozing van verontreinigd neerslagwater op het oppervlaktewater door overstortingen kan toenemen en wat daarvan de gevolgen zijn.

Wij verzoeken u om aan te geven wat de effecten zijn van deze nieuwe ontwikkeling op het bestaande riool- en watersysteem.

Gemeentelijk commentaar

Primaire waterkering

De gehele kernzone en beschermingszone van de waterkering worden op de plankaart overgenomen met een (dubbel)bestemming Primair waterkering. Het plan maakt daarbij – op basis van gericht onderzoek¹⁾ over de invloedzone voor de dijkstabiliteit – wel bebouwing binnen deze dubbelbestemming mogelijk. De plantoelichting is op dit punt aangepast.

Sluizencomplex

Ook het sluizencomplex ligt binnen de vigerende kern, respectievelijk beschermingszone. Ook hier wordt de (dubbel)bestemming Primair waterkering opgenomen.

Waterkwantiteit

Het overtollig neerslagwater wordt niet afgewenteld op lager gelegen watersystemen. De neerslag van het buitendijkse gebied wordt afgevoerd via het bestaande gescheiden rioolstelsel naar de Nieuwe Maas, terwijl het binnendijkse gebied tot de polder Vettenoord behoort. De neerslag van de binnendijkse woningen wordt afgevoerd naar de watergang langs de Industrieweg. In het Waterplan is opgenomen dat ter verbetering van de ecologie in de polder Vettenoord schoon (dak)water naar de singel wordt afgevoerd en dat deze singel wordt verbonden met het watersysteem van de Westwijk. Door deze handelwijze wordt de behoefte om verontreinigd havenwater in te laten sterk verminderd. Dit plan draagt dus bij aan de verbetering van de waterkwaliteit van de polder Vettenoord, terwijl ten behoeve van de water(kwantiteits)huishouding de nodige maatregelen worden genomen om overlast te voorkomen.

Rioleringsbeleid

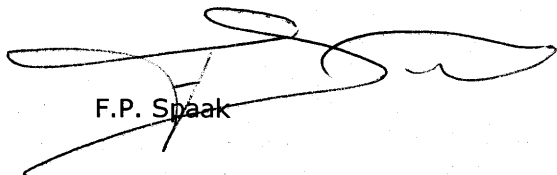
De ontwikkelingen van het betreffende gebied zijn onlangs meegenomen bij de bepaling van de afvoer naar de AWZI "de Groote Lucht" voor de komende jaren. Het betreft voor dit gebied alleen een droog weer afvoer (DWA). In het gemeentelijke basisrioleringsplan is rekening gehouden met deze ontwikkeling waardoor een voldoende capaciteit in het rioleringsstelsel is gewaarborgd. De plantoelichting is op dit punt aangevuld.

1) De uitgangspunten en inhoudelijke conclusies van het betreffende onderzoek worden door het Hoogheemraadschap van Delfland onderschreven.

Wij verzoeken u het plan aan te passen aan de gemaakte opmerkingen. Wanneer het plan is aangepast verzoeken wij u het opnieuw aan Delfland aan te bieden.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met de contactpersoon vermeld onderaan het voorblad van deze brief.

Hoogachtend,
Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland,
namens deze,
de Secretaris-Directeur



F.P. Spaak

geen beantwoording

Gemeente Vlaardingen
Projectbureau Rivierzone
t.a.v. J.R. Heinsius
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: VLD/2007/2597
Doc. soort : Ingekomen TK document
Reg. datum : 15-01-2007
Afdeling : PBRST

Inframangement
Regio Randstad Zuid
Milieu- en Juridisch Beheer

Bezoekadres
Gebouw Katshoek
Heer Bokelweg 161
3032 AD Rotterdam

Postadres
Postbus 2625
3000 CP Rotterdam

www.prorail.nl

Datum 12 Januari 2006
Uw kenmerk STW/2006/64770 ; VLD/2007/1434
Ons kenmerk PRRZ/VMJB/HRB/BP/Vlaardingen/
Stationsgebied Centrum
Onderwerp Reactie in kader van art 10 Bro
voorontwerp-bestemmingsplan
Stationsgebied Centrum

Behandeld door H.R. Broekroelofs
Telefoonnummer 010 - 282 4784
Telefax 010 - 282 4822
E-mail Heri.Broekroelofs@ProRail.nl

Geachte heer/mevrouw Heinsius,

Naar aanleiding van uw schrijven op 9 januari 2007 waarin u meldt dat u onze reactie in het kader van het artikel 10 Bro-overleg voor het voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum" niet hebt ontvangen hierbij wederom/alsnog onze reactie:

Het plan "Stationsgebied Centrum" gaat uit van een nagenoeg gehele sanering van het emplacement. Op het moment is er echter op het emplacement een beperkte sanering voor sporen voorzien. Voor ProRail is het van belang om de huidige activiteiten/gebruik plaats te kunnen laten vinden op het emplacement. Het plan gaat zodoende uit van een situatie waarvan nog geen zekerheid voor bestaat.

Met vriendelijke groet,

Ing. H.R. Broekroelofs
Medewerker Ruimtelijke Verkenning

Gemeentelijk commentaar

Het bestemmingsplan Stationsgebied Vlaardingen Centrum gaat conform het Structuurplan Rivierzone Vlaardingen (2004) uit van het opheffen van de laad- en losfunctie van het huidige spooremlacement dat onderdeel uitmaakt van het plangebied. Om het opheffen zorgvuldig en in afstemming met alle betrokken partijen te kunnen laten plaatsvinden is in het bestemmingsplan gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid voor het betreffende planonderdeel. Dit betekent dat de huidige functie van het emplacement positief bestemd blijft, totdat van de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de nieuwe functies gebruik is gemaakt.

Opheffen van de laad- en losfunctie past in de ruimtelijk-economische en infrastructurele ontwikkeling van de regio Rotterdam. In het vigerende streek- en structuurplan RR2020 is aangegeven dat de industriële en logistieke ontwikkeling zich zal concentreren op de zuidelijke zone die loopt vanaf de geplande Tweede Maasvlakte tot aan de Drechtsteden. Voor de noordelijke maasoever wordt ingezet op het versterken van de stedelijke functies door onder meer een grootschalige herstructurering en transformatie van de rivieroever van Hoek van Holland, Maassluis, Schiedam en Vlaardingen. Tegen die achtergrond wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Stadsregio Rotterdam gewerkt aan een nieuwe toekomst van de spoorlijn tussen Rotterdam CS en Hoek van Holland, de Hoekse Lijn. De inzet is deze lijn op te nemen in het stadregionale OV-netwerk van metro- en (snel)tramdiensten. In dat perspectief wordt de goederenfunctie van de Hoekse Lijn stapsgewijs afgebouwd. Dat past binnen de huidige transportontwikkelingen in het gebied waarbij het gebruik van de goederenfunctie van de Hoekse Lijn gestaag marginaliseert.

In samenwerking met ProRail wordt een ministerieel besluit voorbereid om de laad- en losfunctie van het emplacement op te heffen. Daartoe wordt een dossier aangelegd waarin de posities van betrokken verladers, koepelorganisaties en overheden wordt beschreven en waarmee de belangenafweging voor het opheffen van de functie in beeld wordt gebracht. Op basis van het dossier en op voordracht van ProRail zal de minister het besluit worden voorgelegd de laad- en losfunctie op te heffen. Deze procedure zal naar de huidige inzichten 2008 kunnen worden afgerond.



Reg. Kenmerk: VLD/2007/5916
Doc. soort : Ingekomen document
Reg. datum : 01-02-2007
Afdeling : PBRST



**KAMER VAN KOOPHANDEL
ROTTERDAM**

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Vlaardingen
Projectbureau Rivierzone
T.a.v. de heer R.F.M. Daemen
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

► **KANTOOR ROTTERDAM**

BLAAK 40
POSTBUS 450, 3000 AL ROTTERDAM
T (010) 402 77 77 F (010) 414 57 54

ONS KENMERK

ES-07.0158 MD/ms

BETREFFENDE

Voorontwerp ex art. 10 BRO
Bestemmingsplan Stationsgebied
Centrum

UW KENMERK

VID/2007/1434

BIJLAGEN

DATUM

29 januari 2007

DOORKIESNUMMER

010 - 402.7536

► **Geacht College,**

Met belangstelling heeft de Kamer van Koophandel Rotterdam kennis genomen van het voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum". Het plan is gericht op realisatie van geluidsgevoelige bebouwing (woningen, zorginstellingen, scholen e.d.) in een gebied, dat geheel is gelegen binnen de bestaande geluidszones van het industrieterrein Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Kleine Vettoord alsmede het industrieterrein Botlek-Pernis. Wij merken hieromtrent het volgende op.

In het Model Bestuurlijk Afsprakenkader Rechter Maasoever wordt benadrukt dat woningbouw binnen de vastgelegde geluidscontouren alleen mogelijk is als de bedrijven op de Rechter- en Linkermaasoever kunnen blijven functioneren. De rechtmatig verkregen beschikbare milieuruimte voor de bedrijven mag niet worden aangetast als gevolg van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen op de Rechter Maasoever.

Het voorontwerp voorziet in de bouw van woningen in het stationsgebied, te weten in de deelgebieden Parallelweg, Spoor en Sluis en Galgkade. In deze deelgebieden is sprake van geluidsbelasting vanwege de nabijgelegen industrieterreinen. De geluidsbelasting in dit deelgebied Galgkade is echter zodanig hoog – plaatselijk zelfs 60dB(A) – dat wij woningbouw alhier ongewenst achten. Het gaat hierbij om de drie meest westelijke gebouwen aan de Galgkade. Er zal met betrekking tot deze woningen geen sprake zijn van een optimaal leefklimaat. Immers, de in dit deelgebied beoogde bouwblokken worden gekenmerkt door twee en zelfs drie dove gevels, waarbij de geluidsluwe gevel gericht is op het noorden. Daar komt bij dat de dove gevels enkel het geluid in de woningen tegenhoudt. De directe omgeving van deze woningen zal, daargelaten de dove gevels, gekenmerkt worden door geluidhinder. Toekomstige bewoners zullen gaan klagen over geluidshinder met alle nodige gevolgen van dien voor de bedrijven.

Wij zijn, gelet op voornoemd Afsprakenkader, niet tegen woningbouw in het stationsgebied van Vlaardingen, doch achten woningbouw in (het westelijk deel van) het deelgebied Galgkade ongewenst.

Gemeentelijk commentaar

De transformatie en herontwikkeling van de Rivierzone is van groot belang voor de toekomst van Vlaardingen. De geplande nieuwe woon- en werkmilieus betekenen een versterking van de sociaaleconomische structuur van de gemeente.

Het Stationsgebied is een centrale opgave in de rivierzone-ontwikkeling. Het vormt in ruimtelijk opzicht de "stepping stone" tussen de stad en de rivier. Gezien de ligging en omdat de gemeente een bepalende grondpositie heeft, kan het project als aanjager fungeren voor de aanliggende deelgebieden, zoals de Koningin-Wilhelminahaven en het gebied rond de Buitenhaven en de Maasboulevard.

Dat er bij de ontwikkeling van het stationsgebied en de andere deelgebieden sprake is van een serieuze milieupgave is vroegtijdig onderkend en is vanaf het begin uitgangspunt geweest in het plan- en besluitvormingsproces. Al sinds 2000 is de gemeente hierover in gesprek met het lokale en regionale bedrijfsleven. In uw reactie refereert u in dat verband terecht aan het Bestuurlijk Afsprakenkader Rechtermaasoever dat eind 2004 is overeengekomen. Zoals u al aangeeft voldoet het voorontwerpbestemmingsplan aan de uitgangspunten van het afsprakenkader. Dat is ook de reden waarom Deltalinqs als vertegenwoordiger van de bedrijven op de Linkermaasoever besloten heeft geen reactie te geven in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

Door de drie gebouwen in het westelijk deel te voorzien van dove gevels wordt in ieder geval de bedrijfsvoering van het industriegebied niet belemmerd.

Het plangebied is niet alleen onderdeel van de Milieuaandachtszone uit het afsprakenkader maar is ook aangewezen als Stad en Milieu-gebied. In beide gevallen wordt onderkend dat er sprake is van een milieubelasting in het gebied, die met diverse maatregelen gecompenseerd kan worden. De bebouwing in het deelgebied Galgkade is allereerst zodanig gesitueerd dat er tussen deze bebouwing en de bebouwing ten zuiden van het spoor een geluidsluw gebied ontstaat. In dit gebied is een groen verblijfsgebied voorzien, met de bestaande waterkering als centraal element.

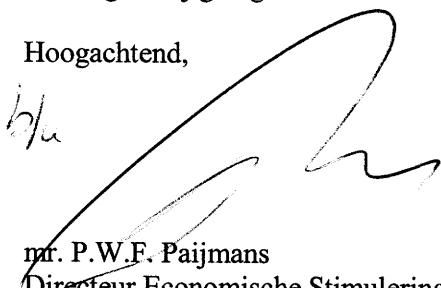
Voor het plangebied is die compensatie gezocht in de vorm van extra technische maatregelen aan de woningen, een aantrekkelijke openbare ruimte rondom de dijk en de nabijheid van de binnenstad en het NS-station. In het recent verschenen LOGO-rapport door het adviesbureau BOOM is hier nader op ingegaan. In de toelichting op het bestemmingsplan zal kort op dit rapport worden ingegaan.

Wij vrezen dat alhier, ondanks het treffen van bronmaatregelen, geen sprake zal zijn van een optimaal leefkwaliteit en dat als gevolg hiervan de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het haven- en industrieel complex op de Linker en Rechter Maasoever worden aangetast.

Wij adviseren u het voorontwerp -overeenkomstig onze adviezen- te herzien. Te zijner tijd ontvangen wij graag een definitieve exemplaar van het bestemmingsplan.

Hoogachtend,

b/u



mr. P.W.F. Paijmans
Directeur Economische Stimulering

Gemeentelijk commentaar

Geconcludeerd kan worden dat de kwaliteit en leefbaarheid van alle onderdelen uit het plan zowel procedureel als fysiek-ruimtelijk in voldoende mate gewaarborgd zijn. De gemeente zal daarom ook de drie westelijke woonblokken in het bestemmingsplan handhaven.



Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: STW/2006/71131
Doc. soort : Ingekomen document
Reg. datum : 30-11-2006
Afdeling : SPBR

Gemeente Vlaardingen
Dienst Stadswerk, t.a.v. R.F.M. Daemen
Postbus 141
3130 AC Vlaardingen

Datum
28 november 2006

Onderwerp
Planontwikkeling Stationsgebied
Centrum

Uw brief van
08-november-2006

Uw kenmerk
STW/2006/64770

Ons kenmerk
2006/U/28112006/ROD_LM

Contactpersoon
H.K.J. de Ruiter

Telefoon
(070) 343 72 55

E-mail
hans.deruiter@kpn.com

Geachte Meneer R.F.M. Deamen,

Naar aanleiding het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Centrum doe ik u hierbij de reactie van KPN Mobile toekomen op dit plan.

Voor het plaatsen van antennes ten behoeve van mobiele zend- en ontvangstinstallaties geldt als stelregel dat voor antennes op daken van hoogbouwcomplexen een hoogte van het complex van 20 a 25 meter noodzakelijk is om voldoende bereik te hebben in de omgeving. De antennes van de verschillende mobiele netwerkoperators die in Nederland een netwerk hebben kunnen in dat geval naast elkaar geplaatst worden. Voor het plaatsen van antennes in masten is echter een hoogte van 34 meter benodigd. Antennes van alle mobiele netwerkoperators komen in dat geval onder elkaar te hangen.

Op dit moment is de dekking in het te ontwikkelen gebied ontoereikend voor de nieuwe bestemming. Om in het plangebied, Stationsgebied Centrum, voldoende dekking te kunnen bieden is het noodzakelijk dat er mogelijkheden (voorzieningen) voor antenne-opstelpunten in het bestemmingsplan worden opgenomen.

In het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied centrum, in de algemene bepalingen artikel 10 sub d (pagina 13) het volgende:

- De hoogte van een voorziening (mast) van 10 meter is ontoereikend zowel voor het creëren van radiobedekking als het mogelijk maken van site sharing.
- Site sharing is verplicht en vastgelegd in de Telecomwet.
- De mobiele telecom operators zijn conform de eisen in de consessie verplicht te voldoen aan de wettelijke normen t.a.v. blootstellingslimieten (EN50401).

KPN Mobile heeft van begrepen van uit het voorontwerp bestemmingsplan dat in dit gebied enkele gebouwen van minimaal 30 meter ontwikkeld gaan worden. Het spreekt voor zich dat KPN Mobile graag van de mogelijkheid gebruik wil maken om antennes op

Rollout department (ROD)
KPN Mobile The Netherlands
Regulusweg 11
2516 AC Den Haag

Telefoon (070) 343 33 88
Fax (070) 343 33 13

Correspondentieadres:
Postbus: 30139
2500 GC Den Haag

KPN Mobile
The Netherlands N.V.
Handelsregister
K.v.K. Haaglanden
nr. 27183257
NL 008849225B46

Gemeentelijk commentaar**Hoogte mastvoorziening**

Voor het plaatsen van antennes ten behoeve van mobiele zend- en ontvangstinstallaties geldt als stelregel dat voor antennes op daken van hoogbouwcomplexen een hoogte van het complex van 20 à 25 m noodzakelijk is om voldoende bereik te hebben. In het plangebied worden gestapelde woningen gerealiseerd met een maximum hoogte van 33 m. Op de plankaart is dit zichtbaar gemaakt bij de bestemming Woondoeleinden gestapeld (Wg). Tevens is in het bestemmingsplan een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen voor de bouw van voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie tot een hoogte van 10 m (zie artikel 10). Dit moet de netwerkoperators voldoende waarborgen bieden om te kunnen voldoen aan de gestelde eisen.

Sitesharing

Sitesharing is geregeld in de Telecommunicatiewet en wordt niet verder vastgelegd in bestemmingsplannen. In de voorwaarden in de vrijstellingsbevoegdheid is wel vastgelegd dat de aanbieders in het algemeen dienen uit te gaan van het principe van "sitesharing", hetgeen betekent dat zij zoveel mogelijk gebruikmaken van elkaar opstelpunten c.q. antennemasten.

het dakvlak van een van deze gebouwen te plaatsen. Hiermee wordt een alternatief gecreëerd voor een antennemast in het gebied.

Om te bewerkstelligen dat de projectontwikkelaar meewerkt aan het geschikt maken van het dakvlak voor antenne-opstelpunten kan de gemeente, indien zij nog eigenaar van de grond is, langs juridische weg (via koopvoorwaarden) medewerking afdwingen. Een voorbeeld van een voorwaarde zou kunnen luiden:

"De verkoopovereenkomst houdt tevens een kwalitatieve verplichting ex artikel 252:6 BW in om exploitanten van mobiele commerciële netwerken toe te staan om onder hier te lande geldende condities gebruik te mogen maken van het dakvlak. Van dit beding zal een notariële akte worden opgemaakt, gevolgd door haar inschrijving in de openbare registers".

Uiteraard is het sterk afhankelijk van de onderlinge relatie tussen de gemeente als grondeigenaar en de projectontwikkelaar of daadwerkelijk naar dit instrument gegrepen zal worden.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met belangstelling tegemoet. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met ondergetekende op telefoonnummer 070 343 72 55

Met vriendelijke groet,



~~Namens KPN Mobile The Netherlands~~
H.K.J. de Ruiter
Rollout Department

Gemeentelijk commentaar

Antenne-opstelpunten

Gemeenten hebben een bescheiden rol als het gaat om plaatsing van antennes. In een Kamerdebat over UMTS-antennes werd dit nog eens door toenmalig staatssecretaris Van Geel (Milieu) bevestigd. Alleen voor plaatsen van antennes hoger dan 5 m is een bouwvergunning van de gemeente nodig. Volgens de staatssecretaris mag een gemeente zulke UMTS-masten niet tegenhouden met een beroep op bezorgdheid over de gezondheid. Twee recente uitspraken van de Raad van State (19 juli 2006), het hoogste rechtscollege van ons land, wijzen in dezelfde richting. Voor masten korter dan 5 m is geen vergunning nodig.

Het college van burgemeester en wethouders heeft de resultaten van het Zwitserse onderzoek d.d. 6 juni 2006 afgewacht alvorens een standpunt in te nemen. Om tot een weloverwogen standpunt te kunnen komen is aan de GGD Nieuwe Waterweg Noord (GGD) gevraagd om advies uit te brengen naar aanleiding van de uitkomsten van het Zwitserse onderzoek. Verder is nog nagegaan welk standpunt het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben ingenomen naar aanleiding van de uitkomsten van het Zwitserse onderzoek. De adviezen hebben ertoe geleid dat het college heeft besloten om geen maatregelen te treffen om het plaatsen van UMTS-antennes te weren. Zowel voor- als tegenstanders van UMTS-antennes vinden meer onderzoek gewenst, met name naar de langetermijneffecten. Het college blijft daarom de ontwikkelingen op het gebied van elektromagnetische velden en gezondheid kritisch volgen. Als nieuwe feiten of omstandigheden bekend worden, zal het college haar standpunt heroverwegen.

Over de koopvoorwaarden van de grond denkt de gemeente nog na. Dit onderwerp is niet relevant voor het bestemmingsplan.



Reg. Kenmerk: STW/2006/68877
Doc. soort : Ingekomen document
Reg. datum : 21-11-2006
Afdeling : SPBR

Infra

Netten & Aansluitingen

ENECO Energie Infra B.V.
Energieweg 20
2627 AZ Delft
Telefoon 010 - 457 6937
Fax 015 - 251 4209

Postbus 516, 2600 AM Delft

Gemeente Vlaardingen
Dienst Stadswerk
Projectbureau Rivierzone
t.a.v. de heer R.F.M. Daemen
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

Uw kenmerk	STW/2006/64770	Behandeld door	Th.J.H. van der Meer/ J. Hortensius
Uw brief van	8 november 2006		
Datum	17 november 2006	Doorkiesnummer	015-25146431
Onderwerp	Voorontwerp ex art. 10 Bro bestemmingsplan Stationsgebied Centrum	Ons kenmerk	Bio6-47516

Geachte heer Daemen,

Naar aanleiding van bovenvermelde brief betreffende bovengenoemd onderwerp kunnen wij u mededelen, dat wij tegen het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Centrum, voor zover dat betrekking heeft op de openbare gas - en elektriciteitsvoorziening, in principe geen bezwaar hebben.

Voor de aanwezige gasleidingen, elektriciteitskabels en overige voorzieningen zal dit plan gevolgen hebben. Volgens de dan geldende algemene voorwaarden voor het leggen, hebben en onderhouden van kabels en leidingen zullen de kosten voor het bouwrijp maken van het gebied in rekening worden gebracht.

Mogelijk zou er voor de energiebehoefte van bouwplannen binnen het plan rekening gehouden moeten worden met het stichten van een transformatorstation c.q. gasstation t.b.v. distributie van elektriciteit en/of gas.

Indien voor elektriciteit - en/of gasdistributienet bouwkundige voorzieningen, kabels en/of leidingen moeten worden gelegd zullen hieronder genoemde voorwaarden gelden.

Voorwaarden.

1. De situering van een transformatorstation en/of gasstation dient zodanig te zijn, dat deze zoveel mogelijk langs de openbare weg is geplaatst, zodat te allen tijde vanaf de openbare weg de bereikbaarheid gewaarborgd is voor personeel en materieel.
2. Onder gasleidingen wordt verstaan de lage - en hoge druk gasleidingen die samen het gasdistributienet vormen, waarop gas aansluitleidingen worden aangesloten.
Op de gasleidingen van het lagedruk gasnet zijn van toepassing: de "KVGN - richtlijnen voor aanleg van hoofd - en dienstleidingen".
3. Op stalen - en kunststofgasleidingen met een bedrijfsdruk boven 1 bar zijn naast de "KVGN - richtlijnen van hoofd - en dienstleidingen" ook NEN 1091 en NEN 1092 van toepassing.

Gemeentelijk commentaar

Kabels en leidingen en dergelijke

Hiervan nemen wij kennis.

Transformatorstation c.q. gasstation

Kleine nutsgebouwen zijn bouwvergunningsvrij. Voor de realisering van wat grotere nutsgebouwen bevat het bestemmingsplan een vrijstellingsbevoegdheid.

4. Onder elektriciteitskabels wordt verstaan de middenspanning - en laagspanningskabels en de openbare verlichtingskabels, die samen het elektriciteitsnet vormen.
5. De gasleidingen en of elektriciteitskabels dienen te liggen in voor de openbare dienst bestemde grond. De bestemming van deze grond moet zijn: trottoir, fietspad of eventuele groenstrook langs de straten en wegen.
6. Boven gasleidingen en/ of elektriciteitskabels in een groenstrook mag slechts laagblijvende, ondiep wortelende beplanting worden aan gebracht.
Bij het projecteren van diepwortelende, tot grote omvang uitgroeide struiken en bomen dient minimaal een afstand ten opzichte van gasleidingen en elektriciteitskabels van 1,50 meter in acht worden genomen. Wortelgroei binnen het tracé van gasleidingen en elektriciteitskabels moet te allen tijde worden voorkomen, waar nodig door aanbrengen van een verticaal scherm.
7. De grondsamenstelling van de kabel- en leidingstroken moet zodanig zijn dat de aanwezige kabels en leidingen zonder gevaar van aantasting en beschadiging kunnen worden gelegd en beheerd.
8. In een trottoir en/of fietspad moet de gasleiding en/of elektriciteitskabel liggen in een zandbed onder eenvoudig opneembaar doorlatend wegdek. Fundatiemateriaal met een grove korrel en/ of agressieve eigenschappen kan in de kabel - en leidingstrook niet worden toegestaan, evenals PS - platen boven leidingen en kabels.

Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,

E.R. Schilder
Teamleider Netontwerp, vergunningen en Tekenkamer

geen beantwoording

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: VLD/2007/21
Doc. soort : Ingekomen document
Reg. datum : 02-01-2007
Afdeling : SPBR



Vlaardingse Advies Commissie Wonen
Secr. W.H. Beekmeijer
Roemer Visscherstraat 27
3132 ER Vlaardingen.
Tel; 010 435 0967
E-mail wbeekmeijer@12move.nl

Vlaardingen, 29 december 2006

Aan: Dienst Stadswerk der Gemeente Vlaardingen
Projectbureau Rivierzone
Programmamanager Rivierzone
Dhr. R.F.M. Daemen.

Onderwerp: Uw briefnummer: STW/2006/64770
Vooroverleg ex art. 10 BRO
-Bestemmingsplan
Stationsgebied Centrum.

Geachte heer Daemen,

Met het doornemen van de door u ter beschikking gestelde informatie op papier en CD-rom over bovenstaand bestemmingsplan zijn wij tot het volgende advies gekomen.

Het geheel lijkt ons een goed doordacht plan, maar wel met veel en grote consequenties voor de aansluitende wijken.

Algemeen gezien wordt dit terrein van het noorden af gezien ingesloten door een druk bewoond stadsdeel, vervolgens is de scheiding met parkeerterrein en spoorwegemplacement een drukke weg, te weten de Parallelweg.

Aan de oostkant bevindt zich het bruggen- en sluizencomplex met spoorwegovergang.

Aan de zuidzijde bevindt zich een klein industriegebied, een woonwijk en een alles overschaduwend en overheersende bebouwing van het Unilever Research Laboratorium.

Daar tussendoor een smalle straat, de R. van Buerenweg.

Aan de westzijde bevindt zich eveneens een spoorwegovergang.

Ons advies over het spoorbaancomplex.

1. Het is een goede zaak als het spoorweg-emplacement gesaneerd wordt tot twee sporen zonder wissels(minder geluid), alleen nog voor het personenvervoer.

Als er een modern nieuw centrumstation komt, zou dat de stad Vlaardingen een waardig aanzien geven en in stijl passend bij het opgeknapte havengebied.

2. Aan de noordzijde, dus de Parallelweg zijn 12 villa's en een huizenblok geprojecteerd op de strook grasland tussen de weg en het spoor.

Dit houdt in dat deze weg van een randweg aan de buitenkant van Vlaardingen verandert in een weg in een wijk, een gewone weg.

Gemeentelijk commentaar**Sanering spoorwegemplacement tot 2 sporen zonder wissels alleen voor personenvervoer**

De inzet van de gemeente is om het spooremlacement te verkleinen tot de 2 doorgaande sporen en 2 rangeersporen daar direct naast. Deze laatste zijn nodig om de bedrijven in Vlaardingen te bedienen die gebruikmaken van goederenvervoer per spoor en over een eigen spoor-aansluiting beschikken. Over het verkleinen van het emplacement zal de gemeente overeenstemming moeten bereiken met de eigenaar, ProRail. Om voldoende ruimte te hebben om tot goede afspraken met ProRail te komen, is in het bestemmingsplan een zogenaamde wijzigingsbevoegdheid (ex artikel 11 WRO) opgenomen. Hiermee wordt de overgangssituatie van een spoorfunctie naar een woonfunctie juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Parkeren Parallelweg

Het is de bedoeling om aan de zuidzijde van de Parallelweg 24 woningen en een huizenblok met appartementen te realiseren. Om de extra parkeerdruk van deze ontwikkeling op te vangen krijgen de 24 woningen, naast een garage, 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit zijn minimaal 48 parkeerplaatsen. Als gevolg van deze ontwikkeling wordt het parkeren aan de zuidzijde anders georganiseerd. Door deze andere organisatie verdwijnen in totaal 6 openbare parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Parallelweg.

Wij voorzien daar problemen met het aantal parkeerplaatsen, want deze villa's hebben een garage met een oprit vanaf de Parallelweg. Dit betekent dat er $12 \times 2 = 24$ parkeerplaatsen verloren gaan. Als compensatie voor dit verlies, adviseren wij u om dit parkeren aan beide zijden in schuin geprojecteerde parkeervakken, zowel aan de stadskant als aan de spoorkant, te wijzigen. Het brede trottoir zal dan iets smaller worden. Verderop naar de haven bevindt zich nu een parkeerterrein, dat maar net de P+R auto's en de auto's van de bezoekers van de twee winkels kan verwerken. In het algemeen zullen in die omgeving het aantal Parkeerplaatsen goed moeten worden bekeken. We nemen aan, dat het kantoorpand op de hoek van de Westhavenkade en de Parallelweg een inpandige garage krijgt.

3. De twee spoorwegovergangen.

De overgangen in het verlengde van de Beethovensingel en van de Westhavenkade worden overdag om de 10 minuten per spoor, dus om de 5 minuten gemiddeld gesloten. Op de kruising ten zuiden van de Beethovensingel met de Maassluissedijk - Deltaweg zien we nu al dagelijks problemen. Wij adviseren om de voorrang daar te wijzigen in: van en naar Maassluissedijk - van en naar Beethovensingel. Deze wijziging ontmoedigt het doorrijden naar de Beneluxtunnel over de Deltaweg.

4. De bestaande woningen ten zuiden van de spoorbaan zijn naar en van het centrum voor lopende- en fietsende personen alleen maar te bereiken via deze twee spoorwegovergangen. Als de nieuwbouw door gaat zoals getekend, dan worden deze twee overgangen nog drukker. Het lijkt ons gunstig om een fietspad en voetgangerspad aan te leggen in het verlengde van de Abel Tasmanlaan naar de Parallelweg. Wij stellen voor om dan onder het spoor een fietsvoetgangerstunnel aan te leggen. Deze tunnel kan dan tevens een afslag/opgang krijgen naar het perron van het treinstation.

5. Volgens ons moeten de vrachtwagens met gevaarlijke stoffen en zwaar transport, komende uit en gaande naar Maassluis gedwongen worden om via de Marathonweg naar de A20 te rijden.

6. Het middenterrein. Ophogen van het terrein tot dijkhoogte lijkt ons een goede zaak, het ligt immers buitendijks.

Voor de zigzag staande nieuwbouw flats merken we op dat deze zo ver mogelijk in noordelijke richting geplaatst moeten worden om zover mogelijk uit de schaduw te blijven van het URL-gebouw, dat nogal hoog is. Zeker in de winter komt een groot deel van dit terrein overdag niet uit de schaduw. En dit geldt zeker ook voor de laagste woningen.

7. Geluidshinder en luchtkwaliteit.

Wanneer het verkeer op de Deltaweg zoveel mogelijk beperkt kan worden, dan zal het geluid dat zij veroorzaakt beperkt blijven. Het geluid van de industrie wordt voor een belangrijk deel afgeschermd door het URL gebouw. Het blijft voor ons een vraag of de drie geluidsbronnen bij elkaar opgeteld niet voor te veel overlast zorgen.

Wij hopen u met ons advies van dienst te zijn en zijn uiteraard altijd bereid dit mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,

Voorzitter: E.A.M. van Rijn van Niel

Secretaris: W. Beekmeijer.



Gemeentelijk commentaar

Voor het opvangen van de parkeerbehoefte van bezoekers, bewoners van het huizenblok met appartementen, treinreizigers (P+R) en alle andere voorzieningen rond het station, wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd ter hoogte van het Stationsplein. Bij het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen is onder andere rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door gebruik te maken van de uitwisseling van de parkeerbehoefte van kantoren en woningen en het specifieke gebruik van een gebouw. Voor de parkeernormen wordt verwezen naar de meest recente parkeernota van de gemeente Vlaardingen. Aan deze normen dient ieder bouwplan te voldoen. De gemeente zal toezien op de naleving hiervan.

Uw suggestie voor de aanleg van schuinparkeerplaatsen (gestoken parkeren onder een kleinere hoek dan 90°) langs de Parallelweg is ook nader bekeken. Het is gebleken dat schuinparkeerplaatsen vooral aan de zuidzijde van de Parallelweg relatief moeilijk inpasbaar zijn door het ritme van de bebouwing. Daarnaast is de aanleg van schuinparkeerplaatsen langs het huizenblok met appartementen ruimtetechnisch gezien niet mogelijk. Het aantal parkeerplaatsen kan hierdoor slechts in beperkte mate toenemen. Het grote nadeel van schuinparkeerplaatsen is daarbij dat er een "dode hoek" wordt gecreëerd voor automobilisten tijdens het uitrijden van deze parkeerplaatsen. Fietzers op de fietsstrook en auto's kunnen hierdoor snel over het hoofd worden gezien. Om reden van verkeersveiligheid niet wenselijk om langs wegen met een wettelijke maximum snelheid van 50 km/h (gebiedsontsluitingswegen) schuinparkeren toe te passen. Vanwege de geringe toename van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersveiligheid ziet de gemeente daarom geen aanleiding om het langsparkeren te vervangen door schuinparkeren. De functie en het snelheidsregime van de Parallelweg zal in tegenstelling tot wat u stelt in uw brief in de toekomst niet wijzigen.

Sluitingstijden spoorwegovergangen

De sluitingstijden van de spoorwegovergangen worden door de gemeente besproken met Pro-Rail.

Wijziging voorrang bij spoorwegovergangen

Het verzoek tot wijziging van de voorrangssituatie op de kruising ten zuiden van de Beethoven-singel met de Maassluisdijk/Deltaweg wordt nader onderzocht door de sectie Verkeer, maar valt buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan.

Fiets- en voetgangerstunnel

Er komt nog een extra dwarsverbinding tussen het zuiden en het noorden van het spoor ten gunste van het langzaam verkeer. In verband met hoogteverschillen is het niet mogelijk deze in het verlengde van de Abel Tasmanlaan te leggen. Daarom is gekozen voor een langzaamverkeersroute tussen het Stationsplein en het zuidelijke spoor. In het plan is hier een onderdoorgang ten behoeve van het langzaam verkeer mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid (zie artikel 16).

Route gevaarlijke stoffen

De gemeente zal een knip in het vervoer van gevaarlijke stoffen ter hoogte van het plangebied op de Deltaweg/Galgkade aanbrengen. Het besluit tot deze knip zal worden genomen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Hierdoor zal het groepsrisico ter plaatse van het plangebied tot een aanvaardbaar niveau dalen.

Bezonnig

Uitgaande van een hoogte van het Unilevergebouw van 36 m plus maaiveld (negen verdiepingen en installaties op het dak) en een bezonningshoek van 25 graden vallen de woningen van de eerste twee verdiepingen op de uiterste hoekpunten gedeeltelijk in de slagschaduw van het Unilevergebouw. Een bezonningstekening is opgenomen in bijlage 2. In voorjaar, zomer en najaar zijn de woningen vrij van schaduw. De gemeente vindt deze situatie aanvaardbaar.

Geluidshinder en luchtkwaliteit

De geluidsbelasting afkomstig van verschillende bronnen (wegverkeer, spoorverkeer, industrie, goederenemplacement) is uitvoerig onderzocht. Eveneens is de cumulatie van deze geluidshinder onderzocht. Hieruit blijkt dat het plangebied te maken heeft met een relatief grote geluidsbelasting. Aangetoond is ook dat door middel van het onderliggende stedenbouwkundig plan een verantwoord akoestisch leefklimaat kan worden gerealiseerd.



Reg. Kenmerk: STW/2006/66710
Doc. soort : Ingekomen TK document
Reg. datum : 10-11-2006
Afdeling : SPBR

gasunie

Gemeente Vlaardingen
Projectbureau Rivierzone
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

N.V. Nederlandse Gasunie

Kantoor Waddinxveen
Postbus 444
2740 AK Waddinxveen
Coenecoop 7
T (0182) 62 33 33
F (0182) 62 33 90
E communicatie@gasunie.nl
BTW NL007239348B01
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
9 november 2006

Doorkiesnummer
(0182) 62 34 30

Ons kenmerk
TAJW 06.6828

Uw kenmerk
STW/2006/64770

Onderwerp
Voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Centrum

Geachte mevrouw, mijnheer,

Naar aanleiding van uw brief van 8 november jongstleden, waarmee u ons bovengenoemd voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 Bro 1985 deed toekomen, delen wij u mee dat in dit plangebied geen leidingen of stations van ons bedrijf aanwezig zijn.

Onder dankzegging voor de toezending, retourneren wij hierbij het voorontwerp bestemmingsplan.

Hoogachtend,

M.W. Roest
Medewerker Juridische Zaken West

Bijlage: -BP Stationsgebied Centrum

Gemeentelijk commentaar

Hiervan nemen wij kennis.

TenneT TSO B.V.

Utrechtseweg 310
Postbus 718
6800 AS Arnhem

Telefoon 026 373 11 11
Fax 026 373 11 12
www.tennet.org

Handelsregister Arnhem
09155985

Gemeente Vlaardingen
Dienst Stadswerk
Afdeling Projectbureau Rivierzone
t.a.v. de heer J.R. Heinsius
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: STW/2006/69692
Doc. soort : Ingekomen TK document
Reg. datum : 24-11-2006
Afdeling : SPBR

Datum 23 november 2006
Uw referentie STW/2006/64770
Onze referentie TI-ION 06-1334 RSo/LT
Behandeld door mevrouw R.P. Soochitsingh
Direct nummer 026 373 18 54
Direct fax 026 373 18 88
E-mail r.soochitsingh@tennet.org
Onderwerp voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum"

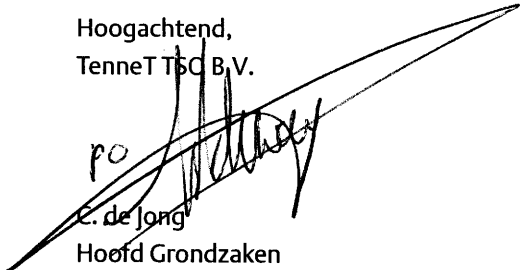
Geachte heer Heinsius,

Met uw brief van 8 november 2006, ontvingen wij in het kader van artikel 10 van het besluit op de ruimtelijke ordening een exemplaar van het voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum" van oktober 2006 en bijbehorende plankaart van uw gemeente.

In dit plangebied zijn geen eigendommen van ons bedrijf aanwezig.

Wij danken u voor het toezenden van de bovengenoemde documenten.

Hoogachtend,
TenneT TSO B.V.


E. de Jong
Hoofd Grondzaken

tennet



Gemeentelijk commentaar

Hiervan nemen wij kennis.

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: STW/2006/69156
Doc. soort : Ingekomen TK document
Reg. datum : 22-11-2006
Afdeling : SPBR

Commando DienstenCentra



Ministerie van Defensie

Dienst Vastgoed Defensie
Directie West
Ruimtelijke Ordening en Milieu
Administratie

Bezoekadres:
Daalse Kwint
Daalsetunnel 101
Postadres:
MPC 55A
Postbus 8002
3503 RA Utrecht
www.vastgoeddefensie.nl

Steller:
W.M. Coljee-Griffioen
Telefoon (030) 245 66 01
Fax (030) 245 65 53
MDTN (130) 66 01
E-mail:
wm.coljee.griffioen@mindef.nl

Aan Projectbureau Rivierzone
Postbus 141
3130 AC VLAARDINGEN

Datum 21 november 2006
Ons kenmerk 2006015152
Onderwerp voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum"

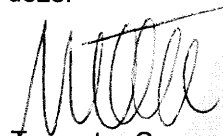
Geachte heer/mevrouw,

Het aan mij – in het kader van het vooroverleg ex.art.10 BRO – toegezonden voorontwerp bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum" geeft mij geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

Onder dankzegging voor de toezending stuur ik hierbij het plan retour.

Hoogachtend,

Hoofd Ruimtelijke Ordening en Milieu
van de Dienst Vastgoed Defensie Directie West,
voor deze:


M.C. Toornstra-Corver
Adviseur Ruimtelijke Ordening

Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.

Gemeentelijk commentaar

Hiervan nemen wij kennis.

Gemeente Vlaardingen



Reg. Kenmerk: VLD/2007/10213
Doc. soort : Ingekomen TK document
Reg. datum : 26-02-2007
Afdeling : PBRST



Gemeente Vlaardingen
afd. Ruimtelijke Ordening
Postbus 141
3130 AC Vlaardingen

**landbouw, natuur en
voedselkwaliteit**

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
			23-2-2007
onderwerp		doorkiesnummer	bijlagen

Hierbij zend ik u het bestemmingsplan "Stationsgebied Centrum" retour, dat ik in het kader van het art 10 overleg heb ontvangen. LNV-DRZ-West heeft over dit bestemmingsplan geen opmerkingen.

Graag wil LNV-DRZ-West in de toekomst bestemmingsplannen blijven ontvangen. Vooral bestemmingsplannen voor het buitengebied zijn voor LNV van belang.

(Indien nodig)

De bestemmingsplannen kunt u sturen naar :

Ministerie van LNV
Directie Regionale Zaken West
Postbus 19143
3501 DC Utrecht

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit
Directie Regionale Zaken
Vestiging West
Herman Gorterstrat 55
Postadres: Postbus 19143
3501 DC Utrecht
Telefoon: 070-8883200
Fax: 070-8883250
Telegramadres: Landvis
Web: www.minlnv.nl

Gemeentelijk commentaar

Hiervan nemen wij kennis.

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Onderzoek luchtkwaliteit

1

In deze bijlage wordt nader ingegaan op enkele punten uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna Blk). Daarna komen de resultaten van het uitgevoerde onderzoek aan de orde.

B1.1. Beleidskader en normstelling

Besluit luchtkwaliteit 2005

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit het Blk veroorzaakt¹⁾. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀, jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde) van belang. Andere stoffen uit het Blk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

Meetregeling luchtkwaliteit 2005

In het Blk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van de jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde concentratie per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Vlaardingen bedraagt de aftrek voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof 6 µg/m³ en voor de 24-uurgemiddelde concentratie 6 overschrijdingen per jaar.

Meet- en rekenvoorschrift 2006

De regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit staan beschreven in het Meet- en rekenvoorschrift 2006. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende situaties (binnenstedelijk, buitenstedelijk en industriële bronnen). Per situatie is bepaald welke standaardrekenmethode (SRM) gebruikt mag worden. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het ministerie van VROM. In het Meet- en rekenvoorschrift 2006 is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

Beleid provincie Zuid-Holland

De provincie heeft een Plan van aanpak fijn stof opgesteld (provincie Zuid-Holland, februari 2005). Het Plan van aanpak vermeldt reeds genomen en voorgenomen maatregelen die de luchtkwaliteit in de provincie zullen verbeteren, zoals financiële ondersteuning bij het plaatsen van roetfilters op bussen van het openbaar vervoer. Ook zijn er diverse maatregelen om de productie van fijn stof van bedrijven en industrie te beperken, met name via vergunningverlening. Ten slotte zijn er stimulerende maatregelen om de uitstoot van de scheepvaart en het overige verkeer te beperken, onder meer door het opstellen van plannen van aanpak in samenwerking met gemeenten.

Van de maatregelen met betrekking tot bedrijven en industrie wordt een reductie van 1/3 van de uitstoot van fijn stof verwacht in 2010 (ten opzichte van 2000), wat neerkomt op een afname van ongeveer 2 µg/m³ (jaargemiddelde). De effecten van maatregelen met betrekking tot verkeer worden vooral na 2010 verwacht; hierdoor zal de achtergrondconcentratie fijn stof lager worden. De provincie zal de ontwikkelingen in de concentratie fijn stof volgen door middel van metingen, monitoring en onderzoek.

1) Uit analyses van de meetdata van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (RIVM) blijkt dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van 82 µg/m³ of hoger. In de praktijk komen dergelijke hoge concentraties in Nederland niet voor. Specifiek onderzoek naar de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide is daarom niet nodig.

Beleid gemeente Vlaardingen

In december 2005 is het Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Rijnmond vastgesteld, een coproductie van ROM-Rijnmond en de DCMR. Het is de ambitie om op regionale schaal een zestal maatregelen uit te voeren en een veelvoud daarvan uit te werken. Van de zes maatregelen liggen er vijf in de sfeer van het wegverkeer.

1. Schoon openbaar vervoer door middel van eisen in de concessieverlening. Speciale roetfilters, alternatieve brandstoffen en inzet van schone(re) motoren zijn opties. Inmiddels heeft de RET 90 nieuwe bussen aangeschaft die voldoen aan de Euro 5 norm.
2. Schone gemeentelijke wagenparken, inclusief overheidsgerelateerde wagenparken zoals van ENECO, HbR of de IRADO.
3. Flankerend beleid zoals groene golven om de doorstroming te bevorderen.
4. Realisatie van P&R transferia, inclusief de invoering van gedifferentieerde parkeertarieven gekoppeld aan schone voertuigen.
5. Eisen ten aanzien van schoon transport in aanbesteding van publieke werken.
6. Voor huishoudens wordt gedacht aan de oplevering van nieuwbouwwoningen zonder rookgaskanaal. Volgens landelijke cijfers komt circa 10% van de Nederlandse uitstoot van fijn stof voor rekening van open haarden.

De Stadsregio en de regiogemeenten, waaronder Vlaardingen, zijn de verantwoordelijke partijen. Tevens wordt een verkenning gedaan naar het onderzoeksgebied "Milieuzone noordelijke havens Stadsregio Rotterdam". Schiedam en Vlaardingen zijn hier ambtelijk nauw bij betrokken.

B1.2. Onderzoek luchtkwaliteit

Uitgangspunten onderzoek luchtkwaliteit

Binnen het plangebied wordt de herinrichting van het stationsgebied mogelijk gemaakt. Doordat de nieuwe functies verkeer genereren, is het mogelijk dat de realisatie ervan gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Ook worden er enkele wijzigingen in de verkeersstructuur mogelijk gemaakt op en rond het Sluisplein, die gevolgen hebben voor de intensiteiten op de omliggende wegen. Zodoende is onderzocht welke gevolgen de veranderingen in de verkeersintensiteiten hebben op de luchtkwaliteit langs de ontsluitende wegen en daarmee dus ook voor de omgeving. Daarnaast is de luchtkwaliteit ter plaatse van de geplande functies onderzocht.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CAR II-programma¹⁾. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit in stedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied en zijn omgeving wordt als zodanig aangeduid.

Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immissiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de wegas van minimaal 5 en maximaal 30 m. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden.

Gevolgen luchtkwaliteit voor omgeving (verkeersaantrekkende werking)

Relevant voor de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen op de luchtkwaliteit in de omgeving is de verkeersproductie van de nieuwe functies en het effect van de wijzigingen in de verkeersstructuur rond het Sluisplein op de intensiteiten op de omliggende wegen. Door adviesbureau DHV is een verkeersmodel opgesteld waarbij zowel de autonome situatie als de situatie na herinrichting van het stationsgebied is opgenomen.

Voor een beschrijving van de verkeersafwikkeling en de wijzigingen in de verkeersstructuur rond het Sluisplein wordt verwezen naar paragraaf 3.3.

De luchtkwaliteit is berekend langs de Galgkade, de Van Beethovensingel, de Deltaweg, de Industrieweg, de Marathonweg, de Westhavenkade, de Vulcaanweg en de Parallelweg. Indien aangetoond kan worden dat de uitvoering van het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum

1) Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 6.0, april 2007.

niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden uit het Blk langs deze wegen, is daarmee aangetoond dat dit ook geldt voor de verdere omgeving.

Onderzoek luchtkwaliteit ter plaatse

De luchtkwaliteit ter plaatse van de geplande functies is berekend en getoetst aan de geldende grenswaarden. Relevant in dit kader is de luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer op de Galgkade, Westhavenkade, Parallelweg, Van Beethovensingel en de interne ontsluitingsweg.

Invoergegevens

De verkeersintensiteiten op de relevante wegen zijn weergegeven in tabel B1.1. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel van adviesbureau DHV. In dit onderzoek is uitgegaan van de volgende modelvarianten:

- basisjaar 2007 (gebaseerd op het model voor 2005, 15 juni 2006);
- prognosejaar 2010, zonder programma Stationslocatie, zonder doseerfunctie Sluisplein (11-05-2007);
- prognosejaar 2010, met programma Stationslocatie, met doseerfunctie Sluisplein (11-05-2007);
- prognosejaar 2015, zonder programma Stationslocatie, zonder doseerfunctie Sluisplein (11-05-2007);
- prognosejaar 2015, met programma Stationslocatie, met doseerfunctie Sluisplein (12-03-2007).

Tabel B1.1 Verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

straatnaam	2007	2010		2015	
		excl. ontw.	incl. ontw.	excl. ontw.	incl. ontw.
Galgkade 1 (van Beethovensingel-B. van Buerenweg)	13.900	10.800	10.700	11.600	10.800
Galgkade 2 (A. Tasmanlaan-Westhavenkade)	15.800	10.900	9.900	11.600	8.000
Galgkade 3 (Westhavenkade-Oosthavenkade)	16.400	15.200	14.000	15.700	10.500
Deltaweg (Heliniumweg-van Beethovensingel)	12.800	10.000	9.800	11.000	10.200
Van Beethovensingel (Industrieweg-Parallelweg)	9.000	11.300	12.000	12.100	14.400
Industrieweg (Nijverheidsstraat- van Beethoven-singel)	3.800	4.900	4.900	5.200	5.300
Westhavenkade 1 (ten noorden van de Parallelweg)	5.300	1.300	1.200	1.500	1.200
Westhavenkade 2 (ten zuiden van de Parallelweg)	3.300	4.300	4.600	4.200	4.000
Parallelweg 1 (ter hoogte van Van Beethovensingel)	4.600	6.800	7.000	7.200	7.800
Parallelweg 2 (ter hoogte van Westhavenkade)	4.800	4.300	4.100	4.300	3.600
Vulcaanweg (Doggerstraat-Binnensingel)	15.100	12.300	11.400	12.100	8.100
Marathonweg (Ambonlaan-Westlandseweg)	14.500	18.400	19.200	21.500	23.800
Interne ontsluitingsweg (ter hoogte van de Westhavenkade)	n.v.t.	n.v.t.	1.400	n.v.t.	1.700

In het CAR II-programma wordt daarnaast nog een aantal basisgegevens ingevoerd, zoals de voertuigverdeling op de relevante wegen, de gemiddelde snelheid op deze wegen en het weg-profiel (wel/niet veel bomen en/of gebouwen). De invoergegevens zijn weergegeven in tabel B1.2. De voertuigverdelingen zijn gebaseerd op tellingen uit 2004¹⁾. De luchtkwaliteit wordt

1) DTV Consultants B.V., Verkeerstellingen 13 kruispunten, POV5846, augustus 2004.

direct langs de weg berekend. De afstand tot de wegas is afhankelijk van de breedte van het wegprofiel.

Tabel B1.2 Invoergegevens

straatnaam	X-coörd.	Y-coörd.	voertuigverdeling (licht/middelzwaar/ zwaar verkeer)	weg- type	snelheidstype	bomen- factor	afstand uit wegas (m)	fractie stagn.
<u>Galgkade 1</u> (v. Beethovensingel- B. v Buerenw.)	83016	435256	0,89/0,05/0,06	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Galgkade 2</u> (A. Tasmanlaan- Westhavenk.)	83317	435366	0,90/0,05/0,05	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Galgkade 3</u> (Westhavenkade- Oosthavenk.)	83447	435435	0,92/0,04/0,04	2	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Deltaweg</u> (Heliniumw.-van Beethovensingel)	82875	435300	0,89/0,05/0,06	2	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Van Beethovensingel</u> (Industrieweg-Paral- lelweg)	82492	435698	0,96/0,03/0,01	2	stadsverkeer met minder congestie	1	10	0
<u>Industrieweg</u> (Nijverheidsstr.-van Beethovensingel)	82235	435316	0,89/0,05/0,06	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Westhavenkade 1</u> (ten noorden van de Parallelweg)	83316	435749	0,94/0,05/0,01	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Westhavenkade 2</u> (ten zuiden van de Parallelweg)	83317	435408	0,94/0,05/0,01	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Parallelweg 1</u> (ter hoogte van Van Beethovensingel)	82828	435411	0,94/0,05/0,01	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Parallelweg 2</u> (ter hoogte van Westhavenkade)	83299	435571	0,94/0,05/0,01	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Vulcaanweg</u> (Doggerstraat-Bin- nensingel)	83857	435697	0,90/0,05/0,05	3a	stadsverkeer met minder congestie	1	7	0
<u>Marathonweg</u> (Ambonlaan-West- landseweg)	82250	436900	0,93/0,04/0,03	2	stadsverkeer met minder congestie	1	10	0
<u>Interne ontsluiting</u> (ter hoogte van de Westhavenkade)	83000	435350	0,94/0,05/0,01	3a	normaal stadsverkeer	1	7	0

Berekeningsresultaten

Gevolgen luchtkwaliteit voor omgeving (verkeersaantrekkende werking)

In tabel B1.3 zijn de resultaten van de berekeningen ten behoeve van de toetsing in de omgeving van het plangebied weergegeven voor de jaren 2007, 2010 en 2015. Op grond van het Blk mag voor fijn stof de bijdrage van zeezout worden afgetrokken van de berekende waarden.

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat niet het extra verkeer van het voornemen bepalend is voor de luchtkwaliteit langs de onderzochte wegen, maar juist de gevolgen van de "zachte" knip van het Sluisplein. Door deze knip nemen in de toekomst de verkeersintensiteiten op met name de Vulcaanweg, Galgkade en Deltaweg sterk af. Daarentegen vindt er op enkele wegvakken een toename van verkeer plaats, zoals op de Van Beethovensingel en de Marathonweg. De hiermee samenhangende verslechtering van de luchtkwaliteit is echter dermate gering dat langs deze wegvakken nog steeds kan worden voldaan aan de grenswaarde.

Hieronder worden de onderzoeksresultaten per stof besproken.

Stikstofdioxide

In 2007 is er langs een aantal wegvakken sprake van een overschrijding van de jaargemiddelde stikstofconcentratie.

Uit tabel B1.3 blijkt dat in 2010 en 2015 zowel in de autonome situatie als na realisering van het bestemmingsplan langs geen enkele weg sprake is van een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide.

Fijn stof

In 2007 is er langs een aantal wegvakken sprake van een overschrijding van de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof. Aan de jaargemiddelde grenswaarde wordt in dit jaar wel langs alle wegen voldaan.

In 2010 en 2015 wordt zowel in de autonome situatie als na realisering van het bestemmingsplan aan de jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde grenswaarde voor fijn stof voldaan. Langs een aantal wegvakken leidt de uitvoering van het bestemmingsplan tot een afname van de concentratie fijn stof en langs een aantal wegvakken tot een toename.

Toetsing ter plaatse van de beoogde ontwikkeling

Aangezien in 2010 en 2015 direct langs de Galgkade, de Westhavenkade, de Parallelweg, de Van Beethovensingel en de interne ontsluitingsweg wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Blk, zal dit ook ter plaatse van de geplande functies het geval zijn. De concentraties luchtverontreinigende stoffen worden immers lager naarmate een locatie verder van de weg ligt.

Tabel B1.3 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking*

weg	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (in µg/m ³)		fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (in µg /m ³)		fijn stof (PM ₁₀) 24- uurgemiddelde (aantal overschrijdingen per jaar)	
	exclusief	inclusief	exclusief	inclusief	exclusief	inclusief
in 2007						
Galgkade 1	44**	n.v.t.	29	n.v.t.	46	n.v.t.
Galgkade 2	45**	n.v.t.	29	n.v.t.	48	n.v.t.
Galgkade 3	43**	n.v.t.	28	n.v.t.	44	n.v.t.
Deltaweg	42**	n.v.t.	28	n.v.t.	41	n.v.t.
Van Beethovensingel	38**	n.v.t.	27	n.v.t.	37	n.v.t.
Industrieweg	36**	n.v.t.	26	n.v.t.	31	n.v.t.
Westhavenkade 1	36**	n.v.t.	26	n.v.t.	33	n.v.t.
Westhavenkade 2	35**	n.v.t.	26	n.v.t.	30	n.v.t.
Parallelweg 1	36**	n.v.t.	26	n.v.t.	32	n.v.t.
Parallelweg 2	36**	n.v.t.	26	n.v.t.	32	n.v.t.
Vulcaanweg	44**	n.v.t.	29	n.v.t.	47	n.v.t.
Marathonweg	39**	n.v.t.	27	n.v.t.	38	n.v.t.
Interne ontsluitingsweg	32**	n.v.t.	25	n.v.t.	27	n.v.t.
in 2010						
Galgkade 1	38	37	25	25	28	28
Galgkade 2	37	37	25	25	28	27
Galgkade 3	37	37	25	25	30	29
Deltaweg	36	36	24	24	26	25
Van Beethovensingel	35	35	25	25	27	28
Industrieweg	33	33	23	23	22	22
Westhavenkade 1	30	30	22	22	19	19
Westhavenkade 2	32	32	23	23	22	22
Parallelweg 1	33	34	24	24	23	24
Parallelweg 2	32	32	23	23	22	22
Vulcaanweg	38	38	25	25	30	29
Marathonweg	36	37	25	25	28	28
Interne ontsluitingsweg	30	31	22	23	18	20
in 2015						
Galgkade 1	33	33	23	23	21	21
Galgkade 2	33	32	23	23	21	20
Galgkade 3	33	31	23	22	21	19
Deltaweg	32	31	23	22	20	19
Van Beethovensingel	31	32	23	23	20	22
Industrieweg	30	30	22	22	17	18
Westhavenkade 1	27	27	21	21	15	15
Westhavenkade 2	29	28	22	22	17	17
Parallelweg 1	30	30	22	22	18	18
Parallelweg 2	29	28	22	22	17	16

weg	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (in µg/m ³)		fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (in µg /m ³)		fijn stof (PM ₁₀) 24- uurgemiddelde (aantal overschrijdingen per jaar)	
	exclusief	inclusief	exclusief	inclusief	exclusief	inclusief
Vulcaanweg	33	31	23	22	21	19
Marathonweg	32	33	23	23	21	22
Interne ontsluitingsweg	27	28	21	21	15	16

* Inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

** Deze grenswaarde is in 2007 nog niet in werking getreden.

Luchtkwaliteit nabij parkeergarages

Binnen het plangebied wordt in vrijwel alle gevallen ondergronds geparkeerd. Vooral ter plaatse van de uitrit van de parkeergarages en ter plaatse van de ventilatie kan sprake zijn van hogere concentraties van met name stikstofdioxide, fijn stof en benzeen.

Van belang is dat nieuw te bouwen parkeergarages dienen te voldoen aan de eisen die aan nieuwe parkeergarages worden gesteld. De eisen aan het ontwerp van parkeergarages staan onder andere in de publicaties NEN 2443, de SBR richtlijn "Parkeergarages: Brandveiligheid en Ventilatie" en het Besluit Woon- en verblijfsgebouwen. Uit deze publicaties blijkt dat indien de ventilatie aan de hierin gestelde eisen voldoet, er geen overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen in de garage zullen optreden. Ook de concentraties benzeen zullen onder de norm blijven. De luchtkwaliteit in de garage is hiermee gegarandeerd. Er zal te allen tijde voldoende vertering van de lucht in de garage zijn.

Voor de luchtkwaliteit buiten de garage geldt dat met betrekking tot de uitstroom van de ventilatie in de buitenlucht door het aanhouden van voldoende afstand er bij woningen geen overschrijdingen van de normen optreden. De achtergrondconcentratie van benzeen bedraagt in Vlaardingen 2 µg/m³. Aangezien bij het ontwerp van de parkeergarage rekening wordt gehouden met de geldende eisen, kan worden verwacht dat ruimschoots wordt voldaan aan de geldende normen. De uitstroom van de ventilatie zal zodanig worden geplaatst dat er geen personen worden blootgesteld.

Bijlage 2. Bezonnings-tekening

