

An aerial photograph of an urban area. In the top left, there's a large industrial building with a dark roof. To its right is a dense area of green trees. Below the trees, there are several smaller buildings and parking lots filled with cars. At the bottom, a long, low building with a series of arches is visible. To the right of this building is a canal or river, with a bridge crossing it. The overall scene is a mix of industrial, residential, and natural elements.

MAASBOULEVARD/WESTHAVENKADE

Vlaardingen

bestemmingsplan

4 februari 2022

RHO ADVISEURS

Maasboulevard/Westhavenkade

Vlaardingen

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0622.0285bpPiet2018-0120

4400792.20180720

opdrachtleider:

drs. G.M. Boiten-Van Eck

planstatus

datum:

11-09-2020

04-02-2022

status:

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld

RHO ADVISEURS

Weena 505
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Ligging plangebied	9
1.3	Vigerend bestemmingsplan	10
1.4	Planvorm	11
1.5	Milieueffectrapportage en Stap 3-besluit	11
1.6	Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2	Beleid	15
2.1	Inleiding	15
2.2	Rijksbeleid	15
2.3	Provinciaal beleid	20
2.4	Regionaal beleid	25
2.5	Gemeentelijk beleid	26
Hoofdstuk 3	Gebiedsvisie	35
3.1	Geschiedenis en ontwikkeling plangebied en omgeving	35
3.2	Bestaande bebouwing plangebied en omgeving	35
3.3	Stedenbouwkundig ontwerp	36
Hoofdstuk 4	Verkeer en vervoer	41
4.1	Algemeen	41
4.2	Autoverkeer	41
4.3	Langzaam verkeer	44
4.4	Openbaar vervoer	45
4.5	Parkeren	45
4.6	Conclusie	46
Hoofdstuk 5	Onderzoek	47
5.1	Inleiding	47
5.2	Milieueffectrapportage	47
5.3	Milieuzonering bedrijvigheid	54
5.4	Geluid	58
5.5	Luchtkwaliteit	63
5.6	Externe veiligheid	65
5.7	Kabels en leidingen	70
5.8	Bodemkwaliteit	71
5.9	Water	71
5.10	Ecologie	75

5.11	Windhinder	78
5.12	Archeologie	78
5.13	Cultuurhistorie	79
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	81
6.1	Algemeen	81
6.2	Opzet regels	81
6.3	Bestemmingen	81
6.4	Gebiedsaanduidingen	82
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	83
7.1	Economische uitvoerbaarheid	83
7.2	Participatie en overleg	83

Bijlagen toelichting

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek
Bijlage 2	Melding Stap 3-besluit
Bijlage 3	Onderbouwing HW-besluit en Stap 3-besluit
Bijlage 4	Risicoberekeningen
Bijlage 5	Verkennend bodemonderzoek
Bijlage 6	Onderzoek stikstofdepositie
Bijlage 7	Quickscan flora en fauna
Bijlage 8	Veldinventarisatie vleermuizen en vogels
Bijlage 9	Wnb-vergunning
Bijlage 10	Quickscan windhinder
Bijlage 11	Archeologisch onderzoek
Bijlage 12	Verslag participatieavond
Bijlage 13	Nota van overlegreacties
Bijlage 14	Notitie reikwijdte en detailniveau MER
Bijlage 15	Milieueffectrapport Rivierzone

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	119
Artikel 1	Begrippen	119
Artikel 2	Wijze van meten	122
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	123
Artikel 3	Tuin	123
Artikel 4	Verkeer - Verblijfsgebied	124
Artikel 5	Wonen	125
Artikel 6	Waarde - Archeologie 1	126
Artikel 7	Waarde - Archeologie 2	128
Artikel 8	Waarde - Cultuurhistorie	130
Hoofdstuk 3	Algemene regels	131
Artikel 9	Antidubbeltelregel	131
Artikel 10	Algemene bouwregels	132
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	133
Artikel 12	Algemene aanduidingsregels	134
Artikel 13	Algemene afwijkingsregels	135
Artikel 14	Algemene wijzigingsregels	136
Artikel 15	Overige regels	137
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	139
Artikel 16	Overgangsrecht	139
Artikel 17	Slotregel	140

Bijlagen regels

Bijlage 1	Beleidsregel Parkeernormen 2019
------------------	--



TOELICHTING

RHO ADVISEURS



Hoofdstuk 1 Inleiding

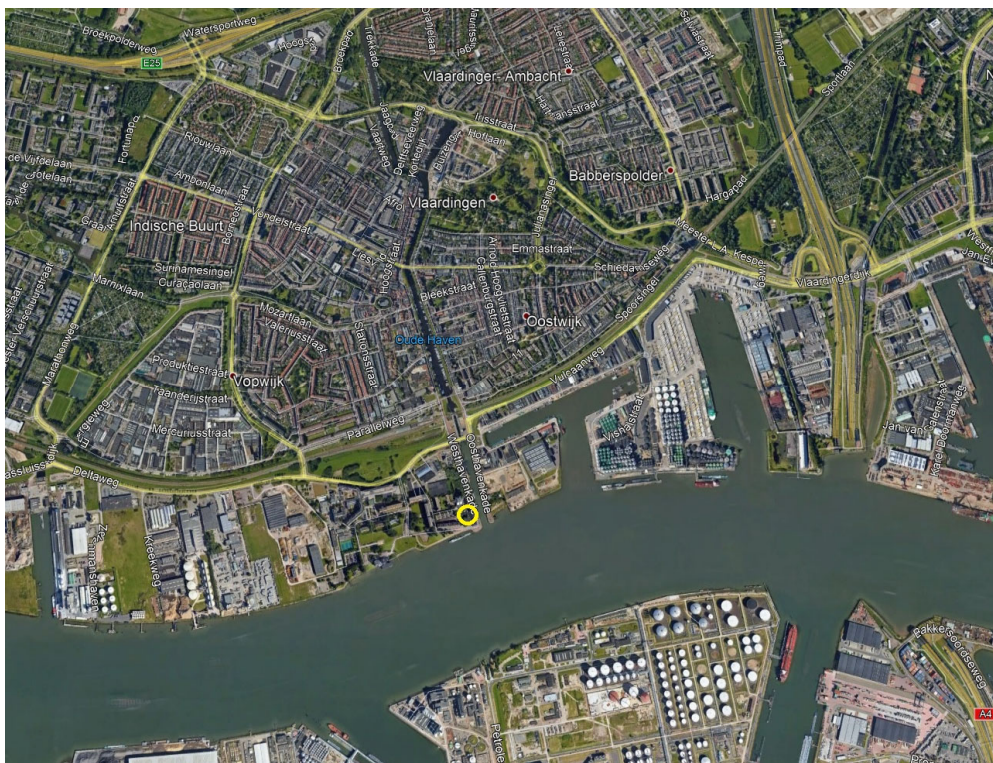
1.1 Aanleiding

Bemog Projectontwikkeling West BV is voornemens om de locatie op de hoek van de Westhavenkade en Maasboulevard in Vlaardingen te herontwikkelen. In de huidige situatie zijn ter plaatse woningen en de (bedrijfs)panden van Pietersen Elektriciteit BV aanwezig. Alle aanwezige bebouwing zal worden gesloopt en ter vervanging van de bestaande woningen en het mkb-bedrijf zal een nieuw appartementengebouw worden gerealiseerd. Het beoogde programma gaat uit van maximaal 79 woningen.

De gewenste ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan 'Maaswijk'. Het beoogde bouwplan past niet binnen de aangegeven bouwvlakken en het maximaal toegestane aantal woningen wordt overschreden. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt voorzien in een passende regeling voor de nieuwbouw.

1.2 Ligging plangebied

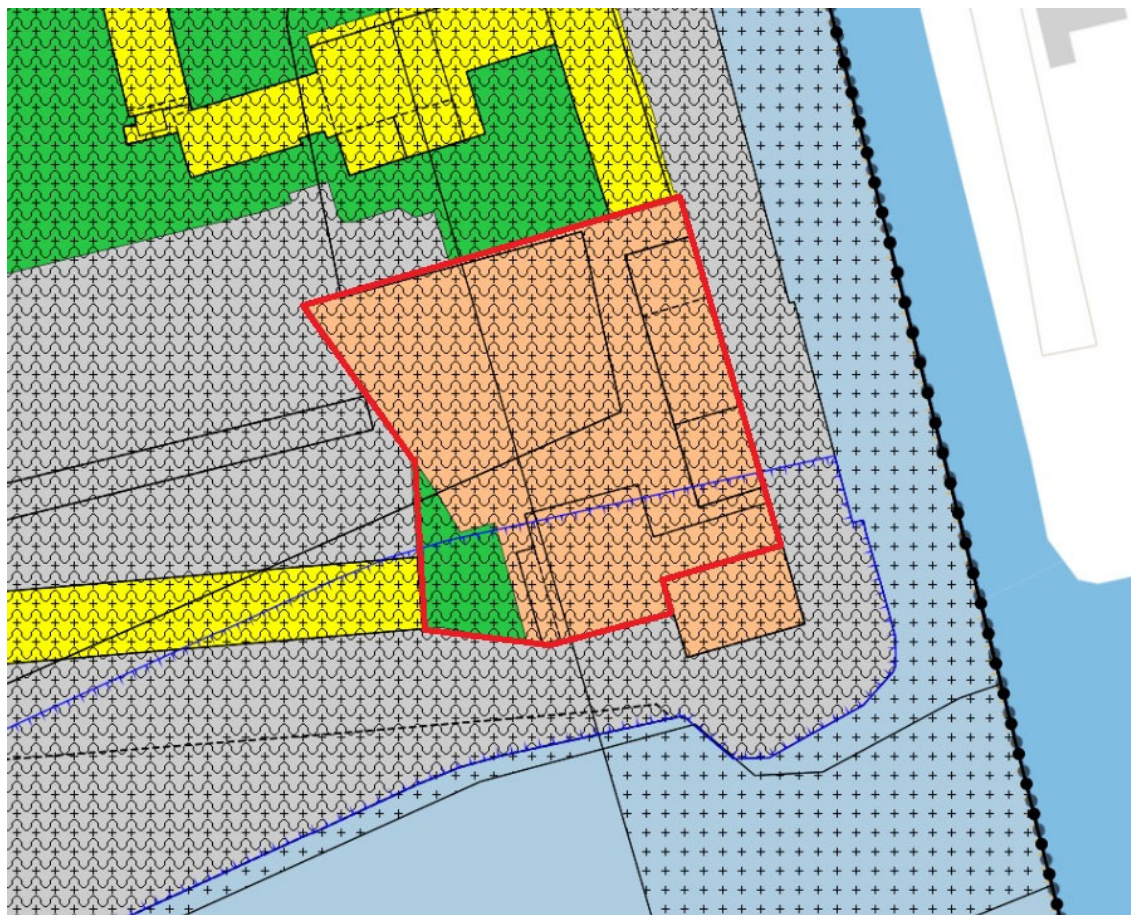
Het plangebied ligt aan de Nieuwe Maas (zuidzijde) en de Buitenhaven (oostzijde) in de Vlaardingse rivierzone. Tussen de Maasboulevard en het plangebied ligt het 'Platje', waar een Chinees-Indisch restaurant is gevestigd. Het restaurant maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan. Figuur 1.1 geeft de ligging van het plangebied aan.



Figuur 1.1 Ligging plangebied (gele cirkel) (bron: Luchtfoto Kadaster Nederland)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Maaswijk'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Vlaardingen op 26 juni 2014. Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming 'Gemengd - 4'. Omdat de openbare ruimte rond het plangebied wordt heringericht als onderdeel van de herontwikkeling, is ook de groenbestemming ten zuidwesten van de ontwikkeling meegenomen. In figuur 1.2 is een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 1.2 Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Maaswijk' (plangebied rood omlijnd)

De gronden met de bestemming 'Gemengd - 4' zijn bestemd voor bedrijven uit ten hoogste categorie 2 van de Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten, detailhandel, dienstverlening, horeca zoals bedoeld in categorie 1 en 2, kantoren, wonen en bijbehorende voorzieningen. Binnen de gemengde bestemming zijn twee bouwvlakken opgenomen. Binnen het bouwvlak langs de Westhavenkade zijn maximaal 9 wooneenheden toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt hier deels 11 meter en deels 13 meter. De panden Westhavenkade 97 en Westhavenkade 105-110 hebben de bouwaanduiding 'karakteristiek', omdat deze gebouwen als beeldbepalende panden zijn aangemerkt in het gemeentelijk beleid. Binnen het bouwvlak aan de Maasboulevard zijn geen woningen toegestaan. De maximale bouwhoogte binnen dit bouwvlak bedraagt deels 3 meter en deels 5 meter.

Het hele bouwvlak is voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' vanwege de ligging binnen de beschermingszone van de primaire waterkering Delflandsedijk. Daarnaast gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie - 1' (zuid- en oostzijde plangebied) en 'Waarde - Archeologie - 2' (noordwestzijde plangebied) ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden. Voor de strook bebouwing langs de Westhavenkade geldt ten slotte de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie', omdat dit gedeelte behoort tot het beschermd stadsgezicht Vlaardingen.

Op het plangebied zijn twee gebiedsaanduidingen van toepassing. Voor het hele plangebied geldt de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie', omdat het plangebied ligt in de geluidzones van de gezoneerde industrieterreinen Vulcaanhaven - Koningin Wilhelminahaven - Klein Vettenoord en Botlek - Pernis. Daarnaast geldt voor het meest zuidelijke deel van het plangebied de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' vanwege de ligging van het plangebied binnen het plasbrandaandachtsgebied langs de Nieuwe Maas.

Paraplubestemmingsplan Wonen

Op de locatie vigeert het Paraplubestemmingsplan Wonen (vastgesteld op 15 oktober 2020). Dit paraplubestemmingsplan introduceert of vervangt de definities van de begrippen huishouden, wonen en woning in alle geldende bestemmingsplannen op het grondgebied van de gemeente Vlaardingen. Waar wonen is toegestaan, is alleen maar toegestaan voor één huishouden of twee personen die niet tot een huishouden behoren. Daarmee wordt het mogelijk om op te treden tegen het verkameren (omzetten) van woningen of het huisvesten van meer dan twee personen die niet tot een huishouden behoren.

Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019

Via het paraplubestemmingsplan Parkeren (vastgesteld op 30 januari 2020) zijn de parkeernormen voor de gemeente Vlaardingen vastgelegd. In hoofdstuk 4 wordt hierop nader ingegaan.

1.4 Planvorm

Gekozen wordt voor een hoofdzakelijk gedetailleerde planvorm, met name omdat een Stap 3-besluit op basis van de Interimwet stad-en-milieubenadering nodig is. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 1.5.

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (kaart met regels) en de daarbij behorende toelichting. De verbeelding is uitgevoerd conform de RO Standaarden 2012 (IMRO2012, SVBP2012 en STRI2012).

1.5 Milieueffectrapportage en Stap 3-besluit

1.5.1 Bestemmingsplan en MER

M.e.r.-plicht

De beoogde herontwikkeling dient te worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage (categorie D11.2). Hiervoor zijn de volgende drempelwaarden opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het maximale programma dat wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan overschrijdt deze drempelwaarden niet, maar wanneer de verschillende initiatieven binnen de Vlaardingse Rivierzone worden beschouwd als één stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage dan worden de drempelwaarden wel overschreden. Dat betekent dat in het kader het bestemmingsplan een m.e.r.-beoordeling, waarin de milieugevolgen van de verschillende ontwikkelingen in samenhang worden beschouwd, nodig is. Daarbij is van belang dat de gemeente Vlaardingen een gebiedsvisie voor de Rivierzone voorbereidt. Deze visie is kaderstellend voor m.e.r.-beoordelingsplichtige vervolgbesluiten (de bestemmingsplannen waarmee de verschillende ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt) en daarmee planm.e.r.-plichtig.

De gemeente kiest ervoor om een gecombineerd planMER – projectMER op te stellen dat zowel ten grondslag ligt aan de gebiedsvisie als aan de bestemmingsplannen voor de meest concrete ontwikkelingslocaties (waaronder het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade).

Procedure bestemmingsplan en MER

In het kader van het MER Rivierzone Vlaardingen zijn/worden de volgende procedurele stappen doorlopen:

Openbare kennisgeving

De gemeente heeft in een openbare kennisgeving aangegeven dat voor de gebiedsontwikkeling Rivierzone een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid wordt gegeven zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen. Daarbij is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd.

Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

De bestuursorganen die bij de voorbereiding van ruimtelijke besluiten worden betrokken (artikel 3.1.1. Bro) zijn geraadpleegd door de gemeente. De gemeente Vlaardingen heeft ervoor gekozen om de Commissie voor de m.e.r. niet om een advies te vragen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Op basis van de zienswijzen en reacties van betrokken bestuursorganen heeft het bevoegd gezag de definitieve reikwijdte en het detailniveau voor het MER bepaald.

Opstellen en ter inzage leggen MER (samen met ontwerpgebiedsvisie en ontwerpbestemmingsplannen)

Aan de hand van de definitieve notitie Reikwijdte en detailniveau is het MER opgesteld. Het MER wordt met de ontwerpgebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen en een aantal ontwerpbestemmingsplannen (waaronder het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade) ter inzage gelegd. In de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen wordt gemotiveerd op welke wijze is omgegaan met de resultaten en conclusies uit het MER.

Tevens wordt het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd. In het toetsingsadvies beoordeelt de Commissie voor de m.e.r. of het MER de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluiten te komen. Gedurende de termijn van terinzagelegging van het MER heeft een ieder de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen.

Vaststellingsfase gebiedsvisie en bestemmingsplannen

Op basis van de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt het MER zo nodig aangevuld. Het MER vormt een bijlage bij de vast te stellen gebiedsvisie en de ruimtelijke vervolgbesluiten. Het MER wordt als afzonderlijk document niet vastgesteld.

Monitoring van de effecten na realisatie

De daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de gebiedsontwikkeling worden gemonitord. In het MER is een aanzet gegeven welke milieuaspecten om evaluatie of monitoring vragen.

In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de inhoud van het MER.

1.5.2 Bestemmingsplan en Stap 3-besluit

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat binnen het plangebied voor een deel van de woningen niet kan worden voldaan aan de wettelijk vastgelegde uiterste grenswaarden voor industrielawaai. Dat is in lijn met de conclusies die in het verleden in het kader van het Structuurplan Rivierzone (2004) zijn getrokken. Om te komen tot een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit is voor een deel van de woningen een Stap 3-besluit op grond van de Interimwet Stad-en-Milieu noodzakelijk.

Mogelijkheid tot afwijking van wettelijke grenswaarden

Sinds 1 februari 2006 is de Interimwet stad-en-milieubenadering van kracht. Doelstelling van deze wet is het bereiken van een zuinig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Op basis van deze wet mogen gemeenten, na zorgvuldig onderzoek en onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de wettelijke milieunormen voor bodem, geluid en/of lucht. Doel hiervan is een grotere beleidsvrijheid voor gemeenten waardoor lokaal meer maatwerk mogelijk is, uitgaande van een integrale benadering van alle aspecten van leefomgevingskwaliteit. De wet gaat er daarbij van uit dat gemeenten in hun planvorming de zogenaamde stad-en-milieubenadering toepassen die bestaat uit drie stappen:

4. vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan en werken aan brongerichte maatregelen (stap 1);
5. zoeken naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving (stap 2);
6. als milieunormen of wettelijke procedures de gewenste stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten via een afzonderlijk besluit van de gemeenteraad afwijken van bestaande regels (stap 3).

Procedure bestemmingsplan en Stap 3-besluit

Voor een Stap 3-besluit moet een afzonderlijke procedure worden gevolgd die gekoppeld is aan de procedure van het bestemmingsplan. Tabel 1.1 geeft een overzicht van de benodigde procedurestappen.

Tabel 1.1 Procedurestappen Stap 3-besluit en bestemmingsplan

Bestemmingsplan	Stap 3-besluit
Opstellen voorontwerpbestemmingsplan.	Onderzoek conform de stad-en-milieubenadering (stappen 1 en 2), opstellen melding Stap 3-besluit.
Overleg voorontwerpbestemmingsplan.	Toezening melding Stap 3-besluit aan Gedeputeerde Staten en kennisgeving. Overleg provincie en kopie melding aan de inspecteur (van de Inspectie Leefomgeving en transport).
Verwerking resultaten overleg en opstellen ontwerpbestemmingsplan.	Opstellen rapportage Stap 3-besluit.
Kennisgeving en terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan (zienswijzen van een ieder gedurende 6 weken).	Kennisgeving en terinzagelegging ontwerp Stap 3-besluit (zienswijzen van een ieder gedurende 6 weken).
Verwerking zienswijzen en vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad.	Verwerken zienswijzen en vaststelling Stap 3-besluit door gemeenteraad.
Bekendmaking bestemmingsplan.	Bekendmaking Stap 3-besluit.
Terinzagelegging bestemmingsplan en mogelijkheid indienen beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State gedurende 6 weken.	Terinzagelegging Stap 3-besluit en mogelijkheid indienen beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State gedurende 6 weken.

In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op de akoestische situatie binnen het plangebied, de onderbouwing van het plan en de te treffen maatregelen.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het relevante rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 3 is de gebiedsvisie opgenomen met een beschrijving van de bestaande situatie en de visie op de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Hoofdstuk 5 bevat de sectorale milieuonderzoeken. Het betreft de aspecten Besluit milieueffectrapportage, milieuzonering bedrijvigheid, industrielawaai, wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit, externe veiligheid, kabels en leidingen, bodemkwaliteit, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 6 is een toelichting op de juridische regeling van het bestemmingsplan opgenomen. Hoofdstuk 7 ten slotte gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een samenvattend overzicht opgenomen van de beleidsdocumenten die ruimtelijk relevant zijn en daarmee ook relevant voor het bestemmingsplan Maasboulevard/Westhavenkade. Dit overzicht is niet uitputtend maar geeft wel het kader waarbinnen het bestemmingsplan moet worden opgesteld.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nationale Omgevingsvisie, september 2020

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050

Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

De belangrijkste keuzes zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Duurzame energie en wonen zijn voor deze ontwikkeling het meest relevant.

De komende jaren krijgt iedereen te maken met de overstap naar duurzame energie en tot 2030 moeten er ongeveer 1 miljoen woningen gebouwd worden. Dit zal grote impact hebben op de ruimtelijke ordening. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een Stedelijk Netwerk Nederland. Een goed bereikbaar netwerk van steden en regio's waarbij het potentieel van heel Nederland benut wordt. Om de woningbouw een impuls te geven zijn 14 locaties benoemd waar overheden samen goed bereikbare grootschalige woningbouw gaan ontwikkelen.

Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad. Met deze aanpak van verstedelijking verbeteren we niet alleen het woningaanbod, maar ook de leefomgevingskwaliteit in de stad.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor deze ontwikkeling relevante nationale belangen zijn:

- bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte;
- waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.

Om verschillende urgente opgaven voor gebieden integraal op te pakken zijn acht voorlopige NOVI-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden waar verschillende grote, complexe opgaven spelen. Het gaat onder meer om het havengebied van Rotterdam. Hier wordt gewerkt aan kansen voor CO2-arme bedrijvigheid, combinaties van havenactiviteit, duurzame energieopwekking, wonen en natuur.

Het plan is onderdeel van een grotere gebiedstransformatie, waarbij wordt ingezet op intensivering en functieverbreiding met meer woningen en voorzieningen om de leefbaarheid er te vergroten. Dit sluit aan bij het principe uit de NOVI om functies niet rigide uit elkaar te houden. Het project wordt duurzaam en klimaatadaptief gebouwd. Deze aspecten zijn nader uitgewerkt in paragraaf 3.3. De ontwikkeling is in lijn met de NOVI.

2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (geconsolideerde versie 2020)

Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het Barro kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

Artikel 2.1.2 (bepaling vrijwaringszone)

Op grond van artikel 2.1.2 van het Barro dient rekening te worden gehouden met een vrijwaringszone langs de oevers van de Nieuwe Maas van 40 meter. Deze zone is bedoeld om nadelige invloeden op het functioneren van de vaarweg te vermijden. De vrijwaringszone ligt over een deel van het plangebied. Onder strikte voorwaarden zijn ontwikkelingen mogelijk binnen de vrijwaringszone. Toetsing aan de waterveiligheid is opgenomen in paragraaf 5.6.

Artikel 2.1.3 (veiligheid scheepvaart op vaarwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Ook met de voorwaarden uit het Barro wordt rekening gehouden in dit bestemmingsplan. Een klein deel van het plangebied grenst aan de Nieuwe Maas. Hier is een vrijwaringszone van 40 meter opgenomen.

2.2.3 Beleidsvisie Erfgoed en Ruimte, 2011

In de jaren 2012-2016 heeft de Rijksdienst in vijf programmalijnen uitvoering gegeven aan de beleidsnota Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter. In de beleidsnota schetst het kabinet haar visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De beleidsvisie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het programma Erfgoed en Ruimte wordt met een paar jaar verlengd, tot aan de invoering van de Omgevingswet in (naar verwachting) 2021.

De komende jaren werkt de Rijksdienst aan drie programmalijnen:

- Water en erfgoed
- Landschap: transformatie van het landelijk gebied
- Transformatie in de stad en in krimpgebieden

De sloop van enkele beeldbepalende panden langs de Westhavenkade is zorgvuldig afgewogen. Het stadsbestuur van Vlaardingen heeft hier in juli 2019 mee ingestemd. De vervangende nieuwbouw wordt op een stedenbouwkundig verantwoorde manier ingepast.

2.2.4 Artikel 3.1.6 Bro: Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro)

Ieder plan dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maakt, moet een verantwoording bevatten van de ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro). De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Voor projecten binnen bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven.

De ladder is van toepassing als een plan wordt aangemerkt als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Volgens jurisprudentie is in beginsel pas sprake van een stedelijke ontwikkeling bij plannen voor meer dan 11 woningen of een functiewijziging vanaf 500 m² bvo. Het geldende bestemmingsplan is vertrekpunt in de boordeling of iets een stedelijke ontwikkeling is.

Toetsing stedelijke ontwikkeling

Woningbouw in de beoogde omvang (maximaal 79 woningen) kan worden gezien als nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het plangebied zijn nu 9 woningen mogelijk.

Er wordt ook kleinschalige kantoorruimte mogelijk gemaakt met een oppervlakte van maximaal 500 m² bvo. In het huidige bestemmingsplan is al zelfstandige kantoorruimte mogelijk binnen de bouwvlakken. Voor deze functie is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

De locatie is een herontwikkelingslocatie binnen bestaand stedelijk gebied en voldoet hiermee aan de voorkeursvolgorde. Een gemengde (bedrijfs)locatie wordt geherstructureerd naar wonen. Hierna wordt de woningbehoefte beschreven.

Provinciale woningbehoefteraming

Uit de provinciale woningbehoefteraming WBR 2021 blijkt dat in de periode 2021-2030 in de Rotterdamse regio behoefte is aan ruim 61.000 woningen. Bovendien zijn 22.150 woningen nog niet regionaal toegedeeld. De nieuwe raming komt hoger uit dan die uit 2019, wat betekent dat er in de gemeente Vlaardingen ook meer woningen nodig zijn.

Toegestane woningvoorraadgroei volgens Woningbehoefteraming 2021

		2021 t/m 2025	2026 t/m 2030	Totaal 2021 t/m 2030	
		Toegestane woningvoorraadgroei	Toegestane woningvoorraadgroei	Toegestane woningvoorraadgroei	Toegestane plancapaciteit
<i>Toebedeeld</i>	Alblasserwaard	1.650	1.400	3.050	3.965
	Drechtsteden	3.850	2.950	6.800	8.840
	Goeree-Overflakkee	1.350	1.150	2.500	3.250
	Haaglanden	40.350	40.550	80.900	105.170
	Hoeksche Waard	1.800	1.500	3.300	4.290
	Holland Rijnland	14.950	12.500	27.450	35.685
	Midden-Holland	7.750	6.750	14.500	18.850
	Regio Rotterdam	31.950	29.200	61.150	79.495
<i>Nog provinciaal toe te delen</i>		11.500	10.650	22.150	28.795
Zuid-Holland		115.150	106.650	221.800	288.340

Figuur 2.1 Gewenste Woningvoorraadtoename regio Rotterdam (bron: WBR 2021)

Regionale afspraken en woningbehoefteraming

In het Regioakkoord 2018-2030 (Vastgesteld tijdens Regiotafel Wonen op 23-01-2019) maken de veertien gemeenten van het Samenwerkingsverband Wonen zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden. De gemeenten en de woningcorporaties zetten zich ook in voor een betere balans van het woningaanbod in de regio. De hogere prognose van de WBR 2021 is aanleiding om de regionale afspraken te actualiseren.

ABF Research (ABF) heeft in opdracht van het Samenwerkingsverband Wonen Regio Rotterdam de actuele woningbehoefte voor de gemeenten in de regio Rotterdam onderzocht (Actualisatie studie Naar een meer evenwichtige Regio Rotterdam, ABF 2021). De belangrijkste conclusie is dat de regio meer woningen moet toevoegen dan er is afgesproken in het Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018 - 2030 (Regioakkoord). Hierbij moet de focus vooral komen te liggen op de uitbreiding van de sociale en middeldure woningvoorraad. Deze opgave betreft alle regiogemeenten, zowel de randgemeenten als de centrumgemeenten Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen.

De netto uitbreidingsopgave voor de regio Rotterdam betreft 72.400 woningen tussen 1 januari 2020 en 31 december 2030. In Vlaardingen is de netto uitbreidingsbehoefte 3.200 woningen.

Kwalitatieve behoefte

Uit het regionale behoefteonderzoek (ABF) blijkt dat voor de verschillende prijssegmenten er een uitbreidingsbehoefte ligt van:

- + 100 sociale woningen (3%, afname sociale huur, toename koop);
- + 1.700 middeldure woningen (53%, vooral koop);
- + 1.400 dure woningen (44%, vooral koop).

Tabel S.2 Ontwikkeling woningvoorraad naar eigendomsvorm en prijsklasse en ontwikkeling aandeel sociaal in totale voorraad (%-punt) in het Referentiescenario, 2020 t/m 2030; bron: Socrates Maatwerk 2021

	Huur			Koop			Totaal	Sociaal	Aandeel sociaal
	Sociaal	Middel-duur	Duur	Sociaal	Middel-duur	Duur			
Barendrecht	300	200	100	0	600	600	1.800	300	0%-p
Brielle	300	100	100	100	500	500	1.600	400	0%-p
Capelle aan den IJssel	600	400	400	300	1.600	1.300	4.600	900	-3%-p
Hellevoetsluis	300	100	100	100	900	500	2.000	400	-2%-p
Krimpen aan den IJssel	0	100	0	0	300	200	600	0	-1%-p
Maassluis	700	300	200	200	1.000	900	3.300	900	-3%-p
Ridderkerk	100	200	100	100	700	500	1.700	200	-3%-p
Rotterdam	3.700	2.900	3.700	3.400	13.100	11.400	38.200	7.100	-5%-p
Schiedam	300	500	700	500	2.000	1.700	5.700	800	-6%-p
Albrandswaard	200	100	100	0	400	300	1.100	200	0%-p
Westvoorne	200	0	0	0	200	200	600	200	1%-p
Vlaardingen	-200	400	400	300	1.300	1.000	3.200	100	-4%-p
Lansingerland	1.400	500	100	200	1.600	1.200	5.000	1.600	2%-p
Nissewaard	100	400	200	200	1.300	900	3.100	300	-3%-p
Regio Rotterdam	8.200	6.200	6.100	5.300	25.700	20.900	72.400	13.500	-4%-p

Figuur 2.2 Woningbehoefte 2020 tm 2030 (bron: woningbehoefteonderzoek ABF)

Omdat de vigerende regionale woningmarktafspraken onvoldoende kunnen voorzien in de nieuw geraamde woningbehoefte is het noodzakelijk het beleid en daarmee de regionale woningmarktafspraken bij te buigen. De regionale afspraken worden daarom geactualiseerd. Deze woningbouwontwikkeling wordt opgenomen op de planlijst van de Rotterdamse regio.

Lokale woningbehoefte

De woonvisie 2021-2030 van de gemeente Vlaardingen geeft aan dat er een tekort is aan woningen in alle prijsklassen in Zuid-Holland.

Met de ambitie zoals opgenomen in de Woonvisie zorgt Vlaardingen er voor dat het in 2040 een woonstad is voor iedereen, zoals opgenomen in de Toekomstvisie. De ambitie is om door te groeien naar 39.000 woningen in 2030. Met de bouw van extra woningen en het opknappen en herstructureren van bestaande woningen wordt ingezet op een uitgebreid en evenwichtig woningaanbod. Hiermee wordt gewerkt aan een woonstad in balans met mogelijkheden voor iedere Vlaardinger. Vlaardingen zorgt voor een gevarieerd woonprogramma in een prettige, duurzame leefomgeving. Hierbij wordt uitgegaan van het bouwen van minimaal 50% van die nieuwe woningen in het duurdere koopsegment. Uitgangspunt bij het bouwen van nieuwe woningen is ook de juiste woning op de juiste plek. Dit om nieuwe woonmilieus bij gebiedsontwikkeling toe te kunnen voegen en bestaande woonmilieus te kunnen versterken. De grote woningambitie van de gemeente wordt ook gezien als een kans om te zorgen dat er meer geschikte woningen en nieuwe woonvormen voor ouderen worden gerealiseerd. Dit ten gunste van doorstroming vanuit de bestaande woningvoorraad en het in gang zetten van een maximale verhuisketen. Maar er wordt ook ingezet op het bouwen voor starters en middeninkomens.

De gemeente wil met de woonvisie in ieder geval de volgende ambities waarmaken:

- groeien naar 39.000 woningen in 2030;
- de woningvoorraad in balans brengen, ook in de wijken;
- extra aandacht geven aan mensen en buurten waar dit nodig is;
- verbeteren van de bestaande woningvoorraad door onderhoud en verduurzaming te stimuleren;
- Vlaardingen uitdragen als een prachtige, veelzijdige (woon)stad.

De woonvisie beschrijft aanvullend dat in Vlaardingen maximaal wordt ingezet op het ontwikkelen van nieuwe woningen in de buurt van de bestaande openbaar vervoerslijnen. De nadruk ligt op het toevoegen van een groot aantal woningen in de buurt van het metrostation Centrum, waarmee in Vlaardingen een lang gekoesterde wens van het verbinden van de stad met de rivier vormgegeven kan worden. Met de nabijheid van de rivier, de historische binnenstad, het oude havengebied met haar pakhuizen en de aanwezige recreatiemogelijkheden, biedt dit een interessant en gevarieerd woonmilieu voor diverse doelgroepen. In de directe nabijheid van de stations en vlakbij de rivier is hoogbouw en een flinke dichtheid mogelijk. Daarmee ontstaat een meer hoogstedelijk woonmilieu dat goed aansluit bij de potenties van de plek. Juist in de buitendijkse gebieden wordt een appartement als een passende woonvorm gezien: uitzicht en comfort zijn hierbij belangrijke kwaliteiten. Het plangebied sluit hierbij aan.

De gemeente stelt randvoorwaarden aan nieuwbouw om toekomstbestendigheid en kwaliteit te borgen. Voor appartementen geldt een minimale gebruiksoppervlakte van 50 m² en voor eengezinswoningen een minimaal gebruiksoppervlakte van 100 m² en een beukmaat van minimaal 4,80 meter.

Conclusie

De gemeente werkt toe naar een woningvoorraad van 39.000 in 2030. De huidige stand is 35.551 (per 1 januari 2021). Dat betekent dat er nog 3.449 woningen moeten worden toegevoegd aan de voorraad. 50% moet worden toegevoegd in het duurdere segment. Dit plan is een van de initiatieven die nodig is om te kunnen voorzien in de grote woningbouwopgave en wordt opgenomen op de regionale planlijst.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland (2021)

De provincie zet in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in nationale wet- en regelgeving. Toepassing is van provinciaal belang, daarom is in de verordening een verwijzing opgenomen naar de Rijksladder. Uitgangspunt van de Ladder is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte.

2.3.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland (2021)

In samenhang met de Omgevingsvisie is de Omgevingsverordening opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke plannen. Voor de beoogde ontwikkeling zijn de onderstaande artikelen relevant.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:
 - a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
 - b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 - zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en;
 - het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
 - c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 - een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 - het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
2. Lid 2 Nvt.
3. Aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn:
 - a. de aanvullende ruimtelijke maatregelen kunnen bestaan uit (een combinatie van):
 - duurzame sanering van leegstaande bebouwing, kassen en/of boom- en sierteelt;
 - wegnemen van verharding;
 - toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;
 - andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert.
 - b. de onder a genoemde maatregelen worden in beginsel getroffen binnen hetzelfde plangebied als de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, tenzij kan worden gemotiveerd dat dat niet mogelijk is. In dat geval kunnen ook ruimtelijke maatregelen elders in de motivering inzake ruimtelijke kwaliteit worden betrokken;
 - c. in afwijking van onder b kan het bevoegd gezag in plaats van het treffen van ruimtelijke maatregelen een (gedeeltelijke) financiële compensatie verlangen door middel van een storting in een kwaliteitsfonds, dat is ingesteld op basis van de door provinciale staten vastgestelde regeling voor kwaliteitsfondsen, mits de daadwerkelijke uitvoering van de compenserende ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen afdoende is verzekerd.
4. Een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt als bedoeld in het eerste lid bevat een beeldkwaliteitsparagraaf, waarin het effect van deze ontwikkeling op de bestaande kenmerken en waarden wordt beschreven en waaruit blijkt dat de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk blijft, voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling:
 - a. waarbij de richtpunten van de kwaliteitskaart in het geding zijn; of
 - b. die is gelegen op gronden binnen een beschermingscategorie als bedoeld in het tweede lid, onder a en b.

De kwaliteitskaart waarnaar in artikel 6.9 lid 3 sub 1 wordt verwezen is de kaart die bij de Omgevingsvisie hoort en is opgebouwd uit vier lagen: de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving. Voor het plangebied zijn de volgende richtpunten relevant:

Laag van de ondergrond

Rivierdeltacomplex

- Zoals overal in Zuid-Holland heeft het water en het menselijk handelen grote invloed gehad op de geomorfologie van dit deel van de provincie. Het land in de delta is vergroot door aanleg van dijken rond droogvallende gronden.

Jonge zeeklei

- Ontwikkelingen dragen bij aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden.

Laag van de cultuur- en natuurlandschappen

- Aan de noordkant van het plangebied ligt een rivierdijk
- Behoud van maat en weidsheid van de poldereenheden. Eventuele nieuwe bebouwing en bouwwerken worden geplaatst binnen het bestaande dijklint en niet in de veenweidepolders.
- Behouden van de doorzichten vanaf de dijk op het achterliggende landschap.
- Ontwikkelingen dragen bij aan behoud of herstel van de openbaarheid van oevers.

Laag van de stedelijke occupatie

Steden en dorpen

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met 'zwaartepunten' in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.
- Historische centra en kernen blijven ervaarbaar vanuit het omringende gebied.

Stads en dorpsranden

- Ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand dragen bij aan het realiseren van een rand met passende overgangskwaliteit (front, contact of overlap).

Bouwwerken voor energie-opwekking

- Bij de plaatsing van nieuwe bouwwerken voor energie-opwekking zal een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht moeten geven in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van deze bouwwerken op de (wijde) omgeving.

Laag van de beleving

- Geen richtpunten.

Toetsing artikel 6.9

Er is sprake van transformatie. Daarom is een integraal ontwerp gemaakt en is ingegaan op beeldkwaliteit (zie paragraaf 3.3). Artikel 6.9 lid 2 is niet van toepassing. Aanvullende maatregelen zoals benoemd in 6.9 lid 3 worden niet noodzakelijk geacht.

In dit geval is sprake van een gewenste herontwikkeling van het gebied.

De beoogde ontwikkeling past in de gemeentelijke plannen voor kwaliteitsverbetering en transformatie

van dit deel van de Vlaardingse Rivierzone naar een gemengd hoogwaardig stedelijk gebied met woningen en voorzieningen. De herontwikkeling is al in het Structuurplan Rivierzone uit 2004 aangegeven.

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

1. Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt voldoet aan de volgende eisen:
 - a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
 - b. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.
2. Gedeputeerde staten kunnen bij de aanvaarding van een regionale visie aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Gedeputeerde staten kunnen een regionale visie voor wonen of bedrijventerreinen vaststellen. Een bestemmingsplan bevat geen bestemmingen die in strijd zijn met de door gedeputeerde staten vastgestelde regionale visie.

Toetsing artikel 6.10

Door de herontwikkeling wordt voldaan aan de voorkeursvolgorde voor verstedelijking: allereerst het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied en daarna het benutten van locaties aansluitend aan stedelijk gebied. Met betrekking tot de ladderonderbouwing voor de realisatie van maximaal 79 nieuwe woningen en beperkte kantoorruimte wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

Artikel 6.11 Kantoren

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe kantoren op gronden:
 - a. binnen de grootstedelijke top- en centrumlocaties, waarvan de plaats indicatief geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 10 in bijlage II;
 - b. binnen de OV-knooppuntlocaties en centrum- en (intercity)stationslocaties, waarvan de plaats indicatief geometrisch en verbeeld op kaart 10 in bijlage II, mits is aangetoond dat de behoefte aan kantoren groter is dan de nog onbenutte plancapaciteit voor kantoren op de desbetreffende locatie;
 - c. binnen de bijzondere locaties, waarbij de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 10 in bijlage II, mits passend in het profiel van deze locaties.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op:
 - a. kantoren die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door gedeputeerde staten;
 - b. kleinschalige zelfstandige kantoren tot een brutovloeroppervlak van 1.000 m² per vestiging;
 - c. kantoren met een lokaal verzorgingsgebied;
 - d. bedrijfsgebonden kantoren met een brutovloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale brutovloeroppervlak van het bedrijf; en
 - e. functiegebonden kantoren bij een luchthaven, een haven of een veiling.

Toetsing artikel 6.11 Kantoren

Gelet op artikel 6.11 lid 2 onder b is het toevoegen van extra/vervangende kantoorruimte in lijn met de Omgevingsverordening. In het gebied wordt maximaal 500 m² kleinschalige zelfstandige kantoorruimte toegestaan. Per saldo nemen de planologische mogelijkheden voor zelfstandige kantoren af.

Artikel 6.21 Veiligheidszonering oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas

Een bestemmingsplan voor gronden binnen de veiligheidszone langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas van raainummer 1034 bij Hoek van Holland tot raainummer 995 bij de splitsing van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 13 in bijlage II, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. in het gebied tot 25 meter vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing toegelaten;
- b. in het gebied tussen de 25 en 40 meter vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond;
- c. in afwijking van de onderdelen 1 en 2 zijn incidenteel nieuwe kleinschalige voorzieningen toelaatbaar ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, waaronder restaurants, cafés en kiosken, alsmede voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 1. de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden van deze diensten worden niet belemmerd;
 2. er zijn voldoende vluchtmogelijkheden;
 3. het scheepvaartverkeer wordt niet belemmerd, en
 4. advies is nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de beheerder van de vaarweg of haven;
- d. In afwijking van de onderdelen a en b is op het havenindustriële complex, tussen raainummer 1005 tot 1034 aan de linkeroever, nieuwe bebouwing toelaatbaar voor bedrijven die vallen onder artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, mits wordt voldaan aan de onder c gestelde voorwaarden.

Toetsing artikel 6.21

Toetsing van de veiligheidszonering is opgenomen in paragraaf 5.6.

Artikel 6.23 Buitendijks bouwen

Een bestemmingsplan voor gronden binnen het buitendijks gebied, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 13 in bijlage II, dat nieuwe bebouwing mogelijk maakt, bevat in de toelichting een inschatting van het slachtoffer risico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.

Toetsing artikel 6.23

Toetsing van de risico's is opgenomen in paragraaf 5.9.

Artikel 4.2 Normen bergings- en afvoercapaciteit regionale wateren

1. Dit artikel gaat over regionale wateren in beheer van de waterschappen.
2. Met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop regionale wateren moeten zijn ingericht, geldt voor het gebied van een gemeente binnen de bebouwde kom als norm een gemiddelde kans op overstroming van:
 - a. 1/100 per jaar voor bebouwing, hoofdinfrastructuur en spoorwegen, met uitzondering van glastuinbouw;
 - b. 1/50 per jaar voor glastuinbouw;
 - c. 1/10 per jaar voor het overige gebied.
- (...)
7. Gedeputeerde staten kunnen nadere voorschriften stellen aangaande de toepassing van het tweede, derde en vijfde lid.
- (...)

9. Bij de beoordeling of een gebied voldoet aan de norm kan een gedeelte van de oppervlakte van het gebied overeenkomstig de percentages genoemd in bijlage VI (maaiveldcriteria) behorende bij deze verordening, buiten beschouwing worden gelaten.

BIJLAGE VI MAAIVELDCRITERIA Omgevingsverordening			
Norm gerelateerd aan vorm landgebruik		Norm	Maaiveldcriterium (het gedeelte van het peilgebied dat buiten beschouwing kan blijven)
Binnen bebouwde kom	Bebouwd gebied	1/100	0%
	Glastuinbouw	1/50	1%
	Overig gebied	1/10	5%

10. In afwijking van het tweede, derde en negende lid gelden voor de gebieden met afwijkende maaiveldcriteria waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 4 in bijlage II, de maaiveldcriteria zoals aangegeven.

11. Uiterlijk 31 december 2027 voldoet de inrichting van de regionale wateren binnen de beheersgebieden van het hoogheemraadschap van Delfland, het hoogheemraadschap van Rijnland, het waterschap Hollandse Delta en het hoogheemraadschap voor Schieland en de Krimpenerwaard aan de in het tweede, derde en krachtens het zevende lid opgenomen normen.

Toetsing artikel 4.2 Normen bergings- en afvoercapaciteit regionale wateren
Zie paragraaf 5.9.

Artikel 6.50 Risico's van klimaatverandering

In een bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering tenminste voor zover het betreft de risico's ten aanzien van:

- wateroverlast door overvloedige neerslag;
- overstroming;
- hitte;
- droogte.

Toetsing
Zie paragraaf 3.3 en 5.9.

2.4 Regionaal beleid

2.4.1 Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030 (januari 2019)

Gemeenten, woningcorporaties en de provincie Zuid Holland tekenden het Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018 - 2030. De veertien gemeenten van het Samenwerkingsverband Wonen maken zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden. De gemeenten en de woningcorporaties zetten zich ook in voor een betere balans van het woningaanbod in de regio.

De gemeenten en de woningcorporaties zetten zich ook in voor een betere balans van het woningaanbod in de regio. Voor Vlaardingen betekent dat een afname van het aantal sociale huurwoningen.

Toetsing

Deze woningbouwontwikkeling wordt opgenomen op de planlijst van de Rotterdamse regio. Dit woningbouwplan past binnen de regionale afspraken.

2.4.2 Regionaal afsprakenkader geluid & ruimtelijke ontwikkeling

De gemeente Vlaardingen heeft samen met andere gemeenten in de regio, Havenbedrijf Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Deltalinqs en DCMR het Regionaal afsprakenkader geluid en ruimtelijke ontwikkeling (RAK) ondertekend. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over ruimtelijke plannen in de omgeving van de gezoneerde industrieterreinen. Het doel van het RAK is een brede afstemming op regionaal niveau in een vroeg stadium van woningbouw- en havenontwikkeling om problemen in vergunningprocedures te voorkomen, elkaar niet te verrassen en geen onnodige kosten te maken. In het RAK wordt afgesproken met welke werkwijze de partners rondom haven en omgeving, binnen de geldende geluidkaders, samenwerken om zowel haven als omgeving te blijven ontwikkelen.

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Woonvisie 2021-2030 (2021)

In 2021 heeft de gemeente Vlaardingen een nieuwe woonvisie opgesteld met een horizon tot 2030. In Vlaardingen moet een woningzoekende een goede start kunnen maken en vervolgens ook een wooncarrière. Vlaardingen wil een aantrekkelijke woongemeente zijn voor alle inkomensgroepen met een mix van diverse soorten woningen. De huidige woningvoorraad is echter onevenredig verdeeld en er is schaarste op nagenoeg alle woningcategorieën. Hierdoor zijn de mogelijkheden om te starten op de woningmarkt, of om door te stromen naar een nieuwe woning, beperkt. Daarom gaat de gemeente bouwen en is er oog voor de bestaande woningvoorraad. Hierbij wordt rekening gehouden met het huidige tekort, de bevolkingsprognoses en variatie in aanbod. Ook nieuwe inwoners kunnen een plek vinden in de gemeente Vlaardingen.

Wat wil de gemeente bereiken?

1. groeien naar 39.000 woningen in 2030;
2. de woningvoorraad in balans brengen, ook in de wijken;
3. extra aandacht geven aan mensen en buurten waar dit nodig is;
4. verbeteren van de bestaande woningvoorraad door onderhoud en verduurzaming te stimuleren;
5. Vlaardingen uitdragen als een prachtige, veelzijdige (woon)stad.

Richtinggevende kaders nieuwbouw – stad in balans

Met de stijgende druk op de woningmarkt verhoogt de gemeente Vlaardingen de woningambitie naar 39.000 woningen in 2030. Minimaal 50% van deze nieuwe woningen moet in het duurdere koopsegment worden gebouwd. Uitgangspunt bij het bouwen van nieuwe woningen is ook de juiste woning op de juiste plek. Dit om nieuwe woonmilieus bij gebiedsontwikkeling toe te kunnen voegen en bestaande woonmilieus te kunnen versterken. De gemeente werkt hiermee aan een betere spreiding over de stad van de sociale huur, de middeldure huur en diverse prijs categorieën in koop en zo een stad in balans. Uitgangspunt is daarom om ook in gebiedsontwikkeling gemengde woonwijken te realiseren.

In Vlaardingen wordt maximaal ingezet op het ontwikkelen van nieuwe woningen in de buurt van de bestaande openbaar vervoerslijnen. De gebieden in de nabijheid van de drie metrohaltes in Vlaardingen bieden hiervoor voldoende mogelijkheden. De nadruk ligt op het toevoegen van een groot aantal woningen in de buurt van het metrostation Centrum.

De grote nieuwbouwambitie van de gemeente wordt ook gezien als een kans om te zorgen dat er meer geschikte woningen en nieuwe woonvormen voor ouderen worden gerealiseerd. Dit ten gunste van doorstroming vanuit de bestaande woningvoorraad en het in gang zetten van een maximale verhuisketen. Maar er wordt ook ingezet op het bouwen voor starters en middeninkomens.

Klimaatbestendige nieuwbouw

Bij het bouwen van woningen is in Vlaardingen aandacht voor groen en moet rekening gehouden worden met de gevolgen van klimaatverandering en bodemdaling over een lange periode.

Het uitgangspunt bij alle gebiedsontwikkelingen is dat de kwetsbaarheid van het bestaande gebied niet toeneemt. In Vlaardingen wordt duurzaam en klimaat adaptief gebouwd. Nieuwbouwlocaties worden daarmee plekken die beter bestand zijn tegen de gevolgen van extremen door klimaatverandering.

Randvoorwaarden kwaliteit woningbouw

Om de kwaliteit en toekomstbestendigheid van woningen te borgen worden randvoorwaarden gesteld aan nieuw te bouwen woningen, zoals minimale gebruiksoppervlakte en beukmaat, en worden initiatieven aan de Vlaardingse pijlers voor woonkwaliteit getoetst. Deze pijlers zijn:

- Gedifferentieerd woningaanbod zowel in prijs en als in grootte
- Behouden en waar mogelijk versterken van het groene karakter van de stad
- Stimuleren en faciliteren ontmoeting
- Duurzaam en circulair bouwen
- Doorstroming bevorderen in de stad en in de wijk

Voor appartementen geldt een minimale gebruiksoppervlakte van 50 m² en voor eengezinswoningen een minimaal gebruiksoppervlakte van 100 m² en een beukmaat van minimaal 4,80m. Bij bepaalde plannen kan gemotiveerd afgeweken worden van de gestelde kaders. Bijv. bij woningbouw voor specifieke doelgroepen of vernieuwende woonconcepten.

Particuliere initiatieven

De gemeente Vlaardingen biedt ruimte aan particuliere initiatieven om nieuwe woningen te bouwen die passen binnen de kaders van het kwaliteitsbeleid en een bijdrage leveren aan een stad in balans. Deze initiatieven zorgen voor verdere variatie in de wijken en bieden mogelijkheden om kleinschalig op meerdere plekken woningen te realiseren. Het uitgangspunt hierbij is dat goede initiatieven mogelijk gemaakt worden maken, passend binnen de gedachte van de nieuwe Omgevingswet en met behulp van de zogenaamde intaketafel voor (woningbouw) initiatieven.

Toetsing

Het project zorgt voor meer woningaanbod. Hiermee geeft deze herontwikkeling meer ruimte aan toekomstige bewoners van Vlaardingen.

2.5.2 Coalitieakkoord (2019)

In het coalitieakkoord 2019-2022 is aangegeven dat Vlaardingen zich gesteld ziet voor de uitvoering van regionale woningbouwafspraken, waarbij Vlaardingen een taakstelling heeft om in 2030 circa 2.000 extra woningen te hebben gerealiseerd. Inmiddels is de woningbouwambitie verhoogd (zie paragraaf 2.5.1). Dat is een forse opgave die de nodige voorbereiding vergt, ook beleidsmatig. Tegelijkertijd is het een kans om de economische en sociale structuur van Vlaardingen duurzaam te versterken. De voorraad sociaal bereikbare woningen zal conform de reeds gemaakte regionale afspraken minder dalen dan eerder gepland. De gemeente wil zorgen voor breed palet aan woningen in Vlaardingen in verschillende prijsklassen en voor diverse doelgroepen: voor starters, voor doorstromers, voor ouderen, in het bijzonder ouderen met een kleine beurs en studenten. Over de huisvesting van deze groepen zullen afspraken worden gemaakt met de corporaties via de jaarlijkse prestatieafspraken. Realisatie van extra woningen in het centrum en rond knooppunten van openbaar vervoer heeft de voorkeur. Daarmee worden indirect de doelstellingen ten aanzien van economische kracht (binnenstad), duurzaamheid en mobiliteit gediend. Hoogbouw zal daarbij noodzakelijk zijn. Hiermee ontstaat in delen van de stad een meer grootstedelijk klimaat. De realisatie van extra woningen vraagt om veel voorbereidende werkzaamheden, zoals het aanwijzen van geschikte locaties, het formuleren van de beleidsmatige en stedenbouwkundige randvoorwaarden, het voeren van gesprekken met mogelijke ontwikkelaars en het aanpassen van bestemmingsplannen.

Toetsing

Met het initiatief kan worden voorzien in een deel van de grote woningbehoefte.

2.5.3 Paraplubestemmingsplan Wonen (oktober 2020)

Dit paraplubestemmingsplan introduceert of vervangt de definities van de begrippen huishouden, wonen en woning in alle geldende bestemmingsplannen op het grondgebied van de gemeente Vlaardingen. Waar wonen is toegestaan, is alleen maar toegestaan voor één huishouden of twee personen die niet tot een huishouden behoren. Daarmee wordt het mogelijk om op te treden tegen het verkameren (omzetten) van woningen of het huisvesten van meer dan twee personen die niet tot een huishouden behoren.

De betreffende begrippen zijn het in het onderhavige bestemmingsplan overgenomen uit het paraplubestemmingsplan.

2.5.4 Toekomstvisie Vlaardingen 2020-2040

De toekomstvisie van Vlaardingen beschrijft 4 ambities richting 2040:

1. Vlaardingen is sociaal en veilig
2. Vlaardingen een woonstad voor iedereen
3. Vlaardingen als innovatieve opleider
4. De Vlaardingse binnenstad leeft

De ambitie genoemd onder 2 is het meest relevant voor dit initiatief.

Ad 2.

Vlaardingen is in 2040 dé inclusieve woonstad in de metropoolregio. Er zijn woningen voor iedereen: bij de bouw van extra woningen en het opknappen en transformeren van bestaande woningen is ingezet op een gedifferentieerd en evenwichtig woningaanbod. Er zijn te weinig woningen voor starters en senioren. Met het oog op vergrijzing en vergroening neemt deze urgentie alleen maar toe. Vlaardingen in 2040: Er zijn huur- en koopwoningen, sociale huurwoningen en seniorenwoningen.

Grote gezinnen, studenten, starters of gepensioneerden: in Vlaardingen kan iedereen terecht. Om aan de regionale woonafspraken te voldoen en de bevolkingsgroei in de regio te faciliteren, is er de afgelopen twintig jaar creatief omgegaan met de ruimte die Vlaardingen heeft. Rondom OV-knooppunten is verdicht, zodat op deze centrale punten meer mensen wonen. Zowel ouderen als studenten en forenzen zijn erg geholpen met deze woningen die centraal liggen en goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Toetsing

Met het initiatief wordt rondom OV-knooppunten verdicht, zodat op deze centrale punten meer mensen kunnen wonen. Ook wordt in lijn met de toekomstvisie ruimte geboden voor werkgelegenheid.

2.5.5 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.

De ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, draagt bij aan de doelstelling van ongedeelde, vitale en duurzame stad. De ruimtelijke structuurvisie staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

2.5.6 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. Voor het plangebied is in het Structuurplan een ontwikkeling van een stedelijk programma voorzien met wonen, kantoren en voorzieningen.

2.5.7 Gebiedsvisie Rivierzone (2009)

In 2004 is het Structuurplan Rivierzone vastgesteld. Bijstelling en afstemming in relatie tot de actuele ontwikkelingen en behoeften is echter voortdurend aan de orde. De Gebiedsvisie Rivierzone, onderdeel van het Actieplan Wonen, draagt instrumenten aan om de ingezette planvorming te versterken en de slagingskansen te vergroten. Hiertoe worden lopende activiteiten waar nodig aangevuld en belangrijke zaken opnieuw aangesneden.

De bedrijventerreinen hebben hun oorspronkelijke functie voor een deel verloren. Er is lange tijd weinig in het gebied geïnvesteerd. Er zijn banen nodig. De opgaven vanuit economisch perspectief verdient dan ook aandacht. Hierbij gaat het naast de vitalisering van bestaande bedrijventerreinen om de realisatie van de Koggehaven, Vergulde Hand West en kantoorlocatie Vijfsluizen, herstructurering van het Leverterrein en de aanpak van bedrijventerreinen Groot Vettenoord en Vergulde Hand Oost.

Rivierzone 2030

Anno 2009 is de Rivierzone grotendeels een onbeschilderd doek. Als Vlaardingen binnen de stadsregio een vitale stad wil worden, zullen er woonmilieus moeten zijn voor individueel georiënteerde mensen. In 2030 wonen ongeveer 3.700 mensen in de Rivierzone. Deze bewoners laten zich voornamelijk kenmerken door vitaliteit en comfort met een flamboyante levenshouding.

De Rivierzone is in 2030 een gevarieerde woonwijk met ruim 2.200 woningen, waarvan 1.600 nieuwe woningen. Deze woningen bestaan uit lage en hoge appartementengebouwen en uit eengezinswoningen op een parkeerdek. De parkeerdekken maken onderdeel uit van de woonomgeving en krijgen een passend uiterlijk. De verschillende deelgebieden hebben allen hun eigen karakter en worden bewoond door verschillende doelgroepen. De voorzieningen in de deelgebieden zijn afgestemd op de doelgroepen. De relatie met enerzijds het water en anderzijds de dijk, het station en de historische binnenstad, is in ieder deel op een eigen wijze vormgegeven.

De ontwikkeling sluit aan bij de uitgangspunten van de gebiedsvisie rivierzone.

2.5.8 Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen (2022)

De gemeente Vlaardingen bereidt een gebiedsvisie voor de Rivierzone voor. In dat kader wordt een m.e.r.-procedure doorlopen.

Het plangebied is onderdeel van het deelgebied Maaswijk. Binnen dit deelgebied komen er veel woningen bij en er is ruimte voor werken en onderwijs. Hiermee wordt een overgang tussen de zware industrie en het wonen gemaakt. Werken en onderwijs kunnen gericht zijn op industrie en ambacht, maar ook zorg of andere vormen van leerwerkpraktijk. Het wonen rond het Maaspark is gericht op een gemengde doelgroep, van stedelijke georiënteerde bewoners, gericht op Rotterdam, tot senioren gericht op rust en comfort.

Met de transformatie van de locatie komen er woningen bij binnen een bestaand bouwveld. Dit past binnen de kaders van de Gebiedsvisie.

De ontwerpgebiedsvisie en het planMER worden gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan Maasboulevard/Westhavenkade ter visie gelegd.

2.5.9 Parkeerbeleid (2020)

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

Er heeft herziening van de parkeernormen plaatsgevonden. Er gelden ook fietsparkeernormen. De nieuwe parkeernormen zijn vastgelegd in de beleidsregel Parkeernormen 2019. Deze is samen met het Paraplubestemmingsplan Parkeren op 30 januari 2020 vastgesteld. In paragraaf 4.5 van deze plantoelichting is ingegaan op de nieuwe parkeernormen.

2.5.10 Actieplan Mobiliteit (2018)

Het Actieplan Mobiliteit vormt het spoorboekje voor het uitvoeren van het verkeers- en vervoerbeleid tot 2030. In het Actieplan is een aantal kernopgaven geformuleerd. Deze kernopgaven vormen de basis voor de verdere uitwerking de komende jaren in diverse uitvoeringsprogramma's. Het doel is om de verkeersstructuur zo in te richten, dat een duurzaam veilig wegennet ontstaat en een goede bereikbaarheid gegarandeerd is. De focus ligt daarbij op het verder uitbouwen van een prettige, leefbare en gezonde stad om te wonen, te verblijven, te recreëren en te ondernemen.

Verkeersveiligheid is altijd het uitgangspunt. De principes van Duurzaam Veilig worden toegepast op het gehele wegennet en voor alle verkeersdeelnemers. Daarbij is extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers in het algemeen, scholieren, ouderen en mensen met een handicap in het bijzonder. De weginrichting wordt zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met het beoogde gedrag. Hierdoor wordt het gewenste gedrag uitgelokt en is handhaving minder noodzakelijk.

In het Actieplan is de ambitie opgenomen om het doorgaand verkeer op het Sluisplein te beperken. Dit komt het woon- en leefklimaat rondom het Sluisplein ten goede. Tevens neemt hierdoor de barrière-werking tussen de Rivierzone en de binnenstad af. De route dient wel in stand te blijven als interne verbinding tussen diverse Vlaardingse Havengebieden en in geval van calamiteiten. Bovendien dient een goede ontsluitingsroute vanuit de Oostwijk via de Vulcaanweg behouden te blijven.

De ontwikkeling conflicteert niet met de uitgangspunten van het Actieplan Mobiliteit en voorziet geen wijzigingen aan de weginrichting. In paragraaf 4.2 en 4.3 wordt nader ingegaan op de verkeersafwikkeling.

2.5.11 Integraal veiligheidsplan 2020-2023 (2019)

De gemeente stelt voor in het integraal veiligheidsbeleid de volgende prioriteiten te stellen ten aanzien van Externe veiligheid/rampenbestrijding

Externe veiligheid, de bescherming tegen (de gevolgen van) incidenten en rampen, scoort niet zo hoog in onderzoeken naar veiligheidsbeleving. Pas wanneer een incident plaats heeft en iets fout gaat in de bestrijding daarvan, blijkt het belang van een goede aanpak. Gezien de ligging van Vlaardingen, de enorme impact die een incident of ramp kan hebben en het altijd weer onverwachte karakter ervan, blijft maximale inzet op externe veiligheid noodzakelijk. De tendens dat de gemeente en met name de burgemeester hierbij een essentiële rol vervult is ongewijzigd van kracht. Dit rechtvaardigt de hoogste prioriteit voor externe veiligheid binnen het gemeentelijk veiligheidsbeleid.

Het aantal incidenten wordt beïnvloed door het succes van preventieve activiteiten maar niet alleen daardoor. Schade en aantallen slachtoffers worden onder meer beïnvloed door repressieve activiteiten en geoefendheid. Als kader voor externe veiligheid/ rampenbestrijding moeten er twee rampenoefeningen per jaar worden gehouden.

2.5.12 Visie externe veiligheid (2012)

In de beleidsvisie Ruimte voor duurzame veiligheid staat de samenhang tussen ruimtelijke ordening, economie, beheersbaarheid en verantwoording van risico's centraal. Met deze beleidsvisie geeft de gemeente concreet richting aan een aanvaardbaar veilige invulling van haar ruimtelijke ontwikkelingen. Voor concrete bouwplannen of bij het opstellen van bestemmingsplannen geeft deze visie de planologische kaders voor het omgaan met risico's. Indien nodig worden hieraan voorwaarden gekoppeld die de risico's beheersbaar houden of zelfs geheel uitsluiten. Deze planologische kaders bieden vooraf duidelijkheid in de omgang met externe veiligheid bij ruimtelijke plannen. Dat geldt zowel voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van risicobronnen als voor nieuwe en bestaande risicobronnen.

De beleidsvisie bestaat uit vier delen. In het eerste deel zijn de ambities weergegeven, die invulling geven aan het doel van de visie: 'concreet richting geven aan een aanvaardbaar veilige en duurzame invulling van de ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaardingen'. In het tweede deel is het wettelijk kader weergegeven en de huidige risicosituatie beschreven waaruit de beleidsuitgangspunten en ambities zijn ontstaan. In het derde deel is het risicobeleid uitgewerkt voor specifieke onderwerpen zoals nieuwe en bestaande risicobronnen, veranderingen bij inrichtingen, advisering veiligheidsregio, GR-verantwoording en risicocommunicatie. In het vierde en laatste deel van de visie zijn de ambities uitgewerkt in concrete planologische kaders voor nieuwe ruimtelijke plannen. Bij het opstellen van de planologische kaders is onderscheid gemaakt in risicobronnen en gebieden.

In paragraaf 5.6 is nader ingegaan op het onderwerp externe veiligheid.

2.5.13 Agenda Duurzaamheid 2020-2030 (2021)

Vlaardingen gaat voor een duurzame toekomst met een leefbare, groene en gezonde leefomgeving. Met de Agenda Duurzaamheid zijn de lopende en toekomstige inspanningen voor de volgende thema's onder één samenhangende kapstok gebracht:

- klimaatbestendige stad, met als streven een klimaatbestendig Vlaardingen in 2050;
- duurzame energie, met als streven een klimaatneutraal Vlaardingen in 2050 met een betaalbare, betrouwbare, veilige en schone energievoorziening voor alle inwoners en bedrijven;
- waardebehoud van grondstoffen, met als doel meer hergebruik van grondstoffen in Vlaardingen en een lagere belasting van het milieu door restafval;
- schone lucht en duurzame mobiliteit, met als doel een betere luchtkwaliteit in Vlaardingen en minder uitstoot door verkeer en vervoer, terwijl de bereikbaarheid op peil blijft;
- duurzame gemeente en samenleving, met als streven dat duurzaamheid van alle Vlaardingers wordt.

Nieuwe investeringen moeten klimaatbestendig zijn en nieuwbouw moet voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen.

In paragraaf 3.3 is uitgewerkt op welke wijze invulling wordt gegeven aan de duurzaamheidsambities.

2.5.14 Vlaardingen blijvend groen (2012)

In het groenbeleid is het uitgangspunt dat groen een wezenlijk onderdeel uitmaakt van de identiteit van de stad. Groen is goed voor de gezondheid van de inwoners en draagt bij aan een prettige woon- en werkomgeving. In de groenvisie (2012) wordt uitgegaan van:

- het stimuleren van het gebruik en de beleving van groen;
- het verbeteren van de groenstructuur en ruimtelijke identiteit;
- het vergroten van de biodiversiteit;
- een duurzame instandhouding van het bestaande en nieuw toe te voegen groen.

Bij nieuwe ontwikkelingen zijn zowel voor het reeds aanwezige groen als voor het nieuw aan te leggen groen uitgangspunten geformuleerd. Om voldoende kritische massa te hebben streeft Vlaardingen naar een aandeel groen en water van minimaal 10% van het oppervlakaan groen in de centrumstedelijke gebieden.

In het plan krijgt de groenstructuur een prominente plaats. In de binnentuin wordt groen gerealiseerd. Zie ook paragraaf 3.3.

2.5.15 Nota Vlaardings Erfgoed (2017) en Kadernota Erfgoed Vlaardingen (2019)

Op 21 december 2017 heeft de gemeenteraad van Vlaardingen de richtinggevende nota Vlaardings Erfgoed vastgesteld. In de erfgoednota beschrijft de gemeente het belang van het optimaal behouden, beschermen en benutten van het kwetsbare Vlaardingse erfgoed. Om dat te kunnen borgen moet het erfgoed bekend zijn, beheerd (kunnen) worden en toegankelijk zijn. De gemeente neemt daarin de regie, stuurt aan op samenwerking met derden en stelt middelen beschikbaar. Objecten die als Vlaardings erfgoed zijn bestempeld, hebben een beschermde status. In die gevallen kan handhaving worden ingezet als middel om het erfgoed goed te kunnen beschermen.

In de Kadernota Erfgoed Vlaardingen (2019) zijn de hoofdpunten van het erfgoedbeleid met beleidsmatige en financiële kaders onderbouwd. De gemeentelijke verantwoordelijkheid ligt bij de verzameling objecten waar de gemeente invloed op heeft doordat het in eigendom is, er regels aan gesteld kunnen worden en/of er subsidies kunnen worden verstrekt voor de instandhouding ervan. Het gaat over:

- cultuurhistorische structuren en elementen (landschappelijk en stedelijk);
- gebouwen en objecten (monumenten en beeldbepalende panden/objecten);
- bekende en verwachte archeologische vindplaatsen en vondsten;
- archiefbescheiden.

Om archeologisch erfgoed te beschermen is in dit bestemmingsplan een regeling opgenomen.

2.5.16 Horecabeleid (2010)

Met de Horecanota wordt gestreefd naar een ontwikkeling die aantrekkingskracht en kwaliteit van het wonen, werken, winkelen en verblijven in de gemeente versterkt.

Detailhandel, horeca en vermaak zijn belangrijk voor de Vlaardingse economie. Deze voorzieningen dragen bij aan de leefbaarheid van de stad en haar imago. Het horeca- en vermaakaanbod in de winkelcentra is momenteel te eenzijdig en sluit niet goed aan op de winkel- of verblijfsfunctie. De gemeente streeft voor de toekomst naar een kwaliteitsverbetering in detailhandel en horeca.

Bij de verdere uitwerking van de woningbouwplannen in het Maasgebied worden mogelijkheden van beperkte horeca-uitbreiding meegenomen.

Binnen de gemeente Vlaardingen zijn diverse typen horeca aanwezig. Om duidelijkheid te krijgen over welk type horeca zich ergens wel of juist niet kan vestigen, is een categorie-indeling gemaakt. Deze horeca-indeling is overgenomen in de begrippen.

Het plan houdt rekening met de bestaande horecavestiging direct naast het plangebied.

2.5.17 Visie op de openbare ruimte (2014)

De gemeente heeft samen met bewoners bepaald welke waarden in de openbare ruimte ertoe doen, waarden die belangrijk zijn en de stad aangenamer maken:

- Identiteit: een plek met een sterke identiteit, een eigen waarde, bijvoorbeeld door een bomenrij, prachte plek om te zitten of een fantastisch uitzicht.
- Gastvrij en bruikbaar voor iedereen: de buitenruimte moet uitnodigend zijn om elkaar te ontmoeten, te spelen en te bewegen, daarbij spelen veiligheid en comfort een belangrijke rol.
- Gezonde openbare ruimte: een aangename openbare ruimte is niet alleen goed voor bewoners en bezoekers, ook in aanraking komen met natuur is belangrijk voor de gezondheid.
- Duurzaam, door robuuste materialen en voorzieningen, samenwerking en innovatie zorgen we voor een duurzame (klimaatbestendige) leef- en werkomgeving.

Langs de westzijde van de nieuwe bebouwing maakt het plan herinrichting met het oog op de realisering van een nieuwe wandelroute mogelijk.

2.5.18 Beleid hogere waarden Vlaardingen (2016)

Gemeenten hebben een zekere mate van beleidsvrijheid bij het vaststellen van hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder. De gemeente Vlaardingen heeft beleid ontwikkeld om richting te geven aan deze beoordelingsvrijheid. Het hogere waardenbeleid heeft als uitgangspunt dat wonen op geluidbelaste locaties niet hoeft te leiden tot een toename van de geluidhinder. Het uiteindelijke doel is het zoveel mogelijk voorkomen of verminderen van (nieuwe) geluidhindersituaties in de gemeente. In algemene zin wordt bij het ontwerp van een plangebied gestreefd naar een goede afscherming van geluid door vorm en situering van de bebouwing.

Bij het vaststellen van een hogere waardenbesluit worden de volgende voorwaarden gesteld:

- a. minimaal één geluidluwe zijde of loggia;
- b. een geluidluwe buitenruimte (tuin/balkon);
- c. de meeste slaapkamers gesitueerd aan de geluidluwe zijde.

Voor alle voorwaarden geldt dat een gelijkwaardig of beter alternatief (minimaal dezelfde effecten) ook mogelijk is.

Deze voorwaarden gelden voor de geluidbronnen spoorweglawaaai en wegverkeerslawaaai, maar niet voor industrielawaaai.

In het beleid wordt onder een geluidluwe gevel verstaan:

- Een geluidbelasting van spoorwegen = 55 dB, en
- Een geluidbelasting van wegverkeer = 53 dB, waarbij de geluidbelasting van alle wegen zonder aftrek wordt opgeteld.

Het is mogelijk om (voor een gedeelte van een plan) gemotiveerd af te wijken van de bovenstaande voorwaarden. Het beleid gaat tevens in op de gecumuleerde geluidbelasting en de totale geluidbelasting.

2.5.19 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019 en Strategie Klimaatadaptatie 2021

Deze bieden de kaders op het gebied van riolering en stedelijk water. Aan de hand van het grondwaterbeleid wordt gestreefd om nieuwbouw en de inrichting van de openbare ruimte zoveel mogelijk bestand te maken tegen de (geo)hydrologische situatie in Vlaardingen (zakkende polder met hoge grondwaterstanden) en de gevolgen van klimaatverandering (hevige neerslag, toename van kwel, droogte) en maaiveld dalend.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan

Het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019 (vGRP) beschrijft hoe de gemeente Vlaardingen invulling geeft aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. In dit plan vertaalt de gemeente de ambities voor de rioleringszorg naar concrete doelen, een strategie en daarvoor benodigde activiteiten. De gemeente Vlaardingen werkt samen met haar gebiedspartners aan de thema's:

- Schoon & Gezond;
- Droog & Veilig;
- Duurzaam & Doelmatig.

In het vGRP is de voorkeursvolgorde voor verwerking van hemelwater omschreven: de gemeente streeft bij nieuwbouw naar een volledig gescheiden inzameling en verwerking van afval- en hemelwater, zolang de lokale situatie dit toelaat.

- zoveel mogelijk hemelwater verwerken en vasthouden op eigen terrein;
- overtollig hemelwater gescheiden aanleveren van het vuilwater;
- hemelwater waar mogelijk terugbrengen in de bodem, in het watersysteem óf in de riolering.

De Strategie Klimaatadaptatie 2021

De klimaatstrategie heeft een integraal karakter. Vanuit meerdere vakdisciplines is gewerkt aan een onderwerp dat de verschillende afdelingen van de organisatie overstijgt. In de strategie zijn de knelpunten voor de thema's wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen geïdentificeerd, gekwantificeerd en vertaald naar scorekaarten. Deze methode is geschikt om de opgaven voor Vlaardingen te bepalen en de voortgang de komende jaren te monitoren.

2.5.20 Verordening afvoer hemel- en grondwater Vlaardingen 2022

In de Verordening afvoer hemel- en grondwater Vlaardingen (Hemel- en grondwaterverordening) worden voorwaarden gesteld aan het lozen van afstromend hemelwater en overtollig grondwater op het rioleringsstelsel. Daarnaast is een verplichting opgenomen om bij nieuwbouw waterberging op particuliere percelen te realiseren. Het realiseren van waterberging bij nieuwbouw is noodzakelijk om Vlaardingen aan te passen aan het veranderende klimaat.

Hoofdstuk 3 Gebiedsvisie

3.1 Geschiedenis en ontwikkeling plangebied en omgeving

Het plangebied ligt op de hoek van de Nieuwe Maas en de Buitenhaven in het deelgebied Maaswijk. De Buitenhaven loopt aan de noordzijde over in de Oude Haven langs het centrum van Vlaardingen. Beide havens worden van elkaar gescheiden door een sluis die in 1888 is aangelegd toen de spoorlijn Schiedam - Hoek van Holland werd aangelegd over een waterkerende dijk. De dijk werd voorzien van een keersluis tegen de hoge waterstand. Ten westen van de sluis ligt station Vlaardingen Centrum.

Maaswijk ligt ten westen van de Buitenhaven tussen de spoorlijn en de Nieuwe Maas. Maaswijk kent een gefragmenteerd milieu met verschillende schaalgroottes en met restanten van historische bebouwing. Het merendeel van de woningbouw heeft een sterke oriëntatie op de rivier.

Bij de ingang van de Buitenhaven ligt het zogenaamde 'Platje': ooit een stationskoffiehuys voor de vertrekkende stoomdiensten naar de Zuid-Hollandse eilanden, maar sinds 1973 is er een Chinees-Indisch restaurant gevestigd. Het restaurant grenst aan het plangebied, maar maakt hier geen onderdeel van uit. De nieuwbouw van het restaurant is uitgevoerd binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan.

Meer naar het westen ligt het Delta Hotel, direct aan de Nieuwe Maas. Het Delta Hotel wordt omringd door groene ruimte, waar als onderdeel van de Vlaardingse Rivierzone het toekomstige Maaspark is beoogd. Momenteel is dit een versnipperde ruimte met veel infrastructuur en parkeerplaatsen. De randen van het park worden gevormd door woningbouw die haar kwaliteit ontleent aan het zicht op de rivier.

Achter het toekomstige Maaspark ligt het Unileverterrein. Door de verhuizing van Unilever naar Wageningen komt een groot deel van de bebouwing vrij. Ook dit terrein maakt deel uit van de Vlaardingse rivierzone en zal op termijn worden herontwikkeld. Verder vinden ook ten noorden van het plangebied diverse herontwikkelingen plaats.

3.2 Bestaande bebouwing plangebied en omgeving

De directe omgeving van het plangebied bestaat met name uit woningbouw. Ten westen van het plangebied staan enkele woonflats. De flat langs de Maasboulevard bestaat uit 6 bouwlagen, waarvan de onderste laag half verdiept is aangelegd. De bebouwing aan de noordzijde van het plangebied bestaat uit een appartementengebouw met vijf bouwlagen, waarvan de onderste bouwlaag half verdiept. Achter dit appartementengebouw staat De Bolder, een flat bestaande uit 19 bouwlagen met 104 woningen. Het Chinees-Indisch restaurant grenzend aan de zuidoostzijde van het plangebied is recentelijk gesloopt en herbouwd.



Figuur 3.1 Luchtfoto bestaande situatie plangebied

Binnen het plangebied staat de bedrijfsbebouwing van Pietersen Elektriciteit BV met enkele woonhuizen aan de Westhavenkade. Het terrein achter de bebouwing is ingericht als (privé)parkeerterrein.

3.3 Stedenbouwkundig ontwerp

Bouwkundig ontwerp

Het bouwplan heeft betrekking op de vervanging van de bestaande bedrijfspanden en woningen door een appartementengebouw. Het gebouw bestaat uit twee vleugels parallel aan de Westhavenkade. De vleugels zijn langs de Maasboulevard naar elkaar toe gebouwd, zodat een U-vorm ontstaat. In het midden van de U is ruimte voor een gezamenlijke binnentuin. Met dit geluidsluwe binnenterrein kan de veiligheid en het wooncomfort van de bewoners worden gewaarborgd. Onder de binnentuin wordt een parkeergarage aangelegd om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.



Figuur 3.2 3D-impressie beoogde ontwikkeling

Om de bebouwing aan de Westhavenkade te behoeden voor een mogelijke overstroming, worden de appartementen op een plint gebouwd die het hoogteverschil tussen de kade en het achterterrein opheft (3,45 m + NAP). De plint versterkt het beeld dat het aan een kade ligt. Daarnaast hebben de bewoners door de verhoogde ligging meer privacy en een beter uitzicht over de straat. Aan de zijde van de Westhavenkade (oostelijke vleugel) volgt de bebouwing de bestaande rooilijn. Het appartementengebouw krijgt het uiterlijk van afzonderlijke woongebouwen die in detaillering en materiaalgebruik van elkaar verschillen (zie figuur 3.3). De beeldbepalende panden aan de Westhavenkade worden geheel vernieuwd. De woongebouwen worden voorzien van een plat dak, met uitzondering van het meest noordelijk gebouw met zadeldak.

De hoogte van de beoogde nieuwbouw wijkt iets af van de bestaande bebouwing langs de Westhavenkade. De bouwhoogte bedraagt maximaal 17,5 meter vanaf het peil aan de zijde van de Westhavenkade. Deze hoogte geldt voor het meest noordelijke gebouw vanwege de toevoeging van een kap. De overige bebouwing langs de Westhavenkade kent een maximale bouwhoogte van 15 - 16 meter. Deze hoogte is nodig om voor alle woningen te kunnen voldoen aan de geluidsnormen.



Figuur 3.3 Impressie aanzicht Westhavenkade

Mede vanwege het geluidsaspect bedraagt de maximale bouwhoogte langs de Maasboulevard 16,5 meter vanaf peil. Op de zuidwesthoek is gekozen voor een stedenbouwkundig accent met een maximale bouwhoogte van 19 meter vanaf peil. Dit hoogteaccent vormt een markant punt aan de Maasboulevard. De grond tussen het appartementengebouw en de Maasboulevard zal als tuin worden ingericht. Vanwege de verschillende geluids- en veiligheidsbeperkingen kan hier niet worden gebouwd.



Figuur 3.4 Impressie aanzicht Maasboulevard

De westelijke vleugel van het appartementengebouw ligt aan een in de toekomst te realiseren wandelroute van het station naar de Maasboulevard. Vanwege de herinrichting van dit terrein is het openbaar gebied aan de westzijde van de bouwlocatie ook in het plangebied opgenomen. De maximale bouwhoogte van de westelijke vleugel van het appartementencomplex bedraagt 16 meter vanaf peil. De entree van de stallingsgarage bevindt zich aan deze zijde.



Figuur 3.5 Impressie aanzicht westelijke vleugel



Figuur 3.6 Impressie binnentuin

Invulling

In totaal worden maximaal 79 appartementen gerealiseerd met oppervlaktes variërend tussen de circa 70 m² en 130 m². Elk appartement beschikt over een buitenruimte aan de voorzijde (westelijke vleugel) dan wel achterzijde (oostelijke vleugel). De buitenruimten aan de achterzijde (zijde binnentuin) zijn geïntegreerd in de galerijen die toegang bieden tot de appartementen. Het bestemmingsplan biedt daarnaast de mogelijkheid om circa vier appartementen op de begane grond om te zetten in kantoorruimte met een maximale gezamenlijke oppervlakte van 500 m².

Onder de binnentuin wordt een stallingsgarage gerealiseerd. Naast parkeerplaatsen biedt de stallingsgarage ruimte voor een berging voor ieder appartement. De stallingsgarage is bereikbaar via de westelijke vleugel van het gebouw vanaf de Columbusstraat.

Beeldkwaliteit

Aan de oostzijde (Westhavenkade) onderscheidt het gebouw zich door het visuele onderscheid in verschillende panden. Aan de overige zijden kenmerkt het gebouw zich aan de buitenkant door eenvoud en een sterke verticale geleding in het ontwerp.

De bouwmaterialen zijn van hoge kwaliteit en hebben een duurzaam karakter. De voorgevels worden uitgevoerd in schoon metselwerk. De gevels aan het binnenterrein worden deels in metselwerk en deels in hout uitgevoerd. De buitenkozijnen worden in kunststof en/of in hout uitgevoerd.

Duurzaamheid en energie

Overeenkomstig de Wet Voortgang Energietransitie (wet VET) heeft de nieuwbouw geen aardgasaansluiting en is het gebouw energiezuinig. De ontwikkelaar houdt zich aan het Bouwbesluit, maar daarnaast wordt ook rekening gehouden met de energieprestatie-eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Alle landen van de EU zullen in de toekomst (vanaf 2020) hun energieprestatie-eisen in de vorm van BENG-indicatoren gaan uitdrukken. De BENG-eisen worden meegenomen in het ontwerp.

BENG-eisen zijn opgebouwd uit drie indicatoren, waarbij het energieverbruik op drie aspecten wordt vastgelegd:

- de maximale energiebehoefte in kWh per m² gebruiksoppervlak per jaar: dit is de energiebehoefte voor verwarming, koeling, ventilatie en warm tapwater. De eis aan de maximale energiebehoefte is opgenomen om te stimuleren dat gebouwen zo ontworpen worden dat zij zo min mogelijk energie verbruiken;
- het primaire energieverbruik in kWh per m² gebruiksoppervlak per jaar, inclusief systeemverliezen, hulpenergie (pompen) en rendementsverlies, na aftrek van opgewekte energie uit hernieuwbare energie bronnen;
- het aandeel hernieuwbare energie in het totaal van het primaire energieverbruik en opgewekte energie. Onder hernieuwbare energie wordt in dit geval de opbrengst verstaan van PV-panelen, zonnecollectoren, windenergie, biomassa en overige duurzame bronnen.

Aanvullend op de BENG-indicatoren wordt zoveel mogelijk duurzame energie toegevoegd door gebruik te maken van extra PV-panelen. Hiervoor geldt dat het beschikbare dakoppervlak bepalend is voor het aantal panelen. Hittestress wordt verminderd door het aanbrengen van groenvoorzieningen in de binnentuin en in de voortuin aan de Maasboulevard. Ruim 12% van het oppervlak van het plangebied bestaat uit groen.

Hoofdstuk 4 Verkeer en vervoer

4.1 Algemeen

Verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. De verkeersruimte, zowel in termen van ontsluiting als benodigde parkeerplaatsen, resulteert vaak in een grote ruimteclaim in de openbare ruimte. De Visie Openbare Ruimte (2014) en het Actieplan Mobiliteit (2018) geven richting om zo efficiënt mogelijk met ruimte om te gaan, waarbij de verkeersaspecten in voldoende mate zijn geborgd en de ruimtevraag in de openbare ruimte zo evenwichtig mogelijk wordt verdeeld. Bij een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling zoals deze is het zaak om op een slimme manier met mobiliteit om te gaan. Het Actieplan Mobiliteit, met als motto “Vlaardingen bereikbaar, veilig en gezond”, en de Beleidsregel parkeernormen (2019) geven daarvoor aanknopingspunten.

Het bestemmingsplan Maasboulevard/Westhavenkade maakt maximaal 79 appartementen mogelijk. De verkeersgeneratie is mede afhankelijk van het soort woning (koop/huur), de prijsklasse en de ligging. Binnen het plangebied zullen verschillende woningtypes worden gerealiseerd. Op basis van kentallen en de gegevens uit het gemeentelijke verkeersmodel wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie per woning van 4 tot 5 mvt/etmaal. Uitgaande van 5 mvt/etmaal bedraagt de totale maximale verkeersgeneratie afgerond 400 mvt/etmaal. De netto verkeerstoeename zal kleiner zijn, omdat ook de bestaande woningen (9 in totaal) en kantoorruimte verkeer genereren.

In deze paragraaf wordt de verkeersontsluiting voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer, de openbaar vervoerontsluiting en parkeersituatie beoordeeld. Daarbij wordt zowel gekeken naar het plangebied zelf als naar het grotere geheel van de Rivierzone, waar het plangebied toe behoort. In de Rivierzone zijn naast de ontwikkeling van de locatie Maasboulevard/Westhavenkade de komende jaren nog meer ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, die eveneens van invloed zijn op de verkeersontsluiting en -afwikkeling van het gebied als geheel en op de bereikbaarheid ervan. In het MER Rivierzone Vlaardingen (bijlage 15) zijn de gevolgen van alle ontwikkelingen binnen de Rivierzone in samenhang in beeld gebracht. In deze paragraaf is een overzicht opgenomen van de belangrijkste resultaten en conclusies uit het MER.

4.2 Autoverkeer

Het plangebied wordt ontsloten via de Westhavenkade, Maasboulevard en Abel Tasmanlaan/Columbusstraat. Het verkeer wordt in noordelijke richting afgewikkeld naar de Galgkade. De categorie-indeling van het wegennet in gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) en erftoegangswegen (30 km/h) is een belangrijke bouwsteen van Duurzaam Veilig. Hierbij worden functie, vormgeving en gebruik van de weg op elkaar afgestemd. Waar bij gebiedsontsluitingswegen de nadruk ligt op het bereikbaar houden en vlot afwikkelen van het verkeer, ligt bij erftoegangswegen de nadruk meer op de toegankelijkheid en de verblijfsfunctie. Bij werkzaamheden aan of reconstructie van wegen in en rondom het plangebied worden deze zoveel mogelijk conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig vormgegeven. De Westhavenkade, Maasboulevard, Abel Tasmanlaan en Columbusstraat zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en de Galgkade als gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 4.1 Wegen rond het plangebied

Verkeersafwikkeling Rivierzone Vlaardingen

In het kader van het MER zijn de verkeerseffecten van alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Rivierzone in samenhang (cumulatief) beoordeeld. De ontwikkeling van de locatie Maasboulevard/Westhavenkade is onderdeel van deze beoordeling (uitgaande van het maximale programma zoals dat wordt mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan). Om de verkeersafwikkeling in beeld te brengen zijn met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Vlaardingen berekeningen gemaakt (prognosejaar 2040). Daarbij is niet alleen gekeken naar de wegen binnen de Rivierzone. Het studiegebied in het MER omvat alle wegen die relevant zijn voor de ontsluiting van de Rivierzone waaronder onder andere de Marathonweg, de Vulkaanweg en de aansluitingen op de snelwegen.

Referentiesituatie

Uit het verkeersmodel blijkt dat zonder de ontwikkeling van de Rivierzone in de referentiesituatie (2040) in vergelijking met de huidige situatie binnen het studiegebied sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten. Dit wordt onder andere veroorzaakt door regionale groei van het gebied en algemene verwachte economische ontwikkelingen. Het MER laat zien dat in de referentiesituatie op een aantal kruispunten de doorstroming slecht is, voornamelijk in de avondspits. Dat geldt in het bijzonder voor de oostkant van het Sluisplein en een aantal kruisingen op de Marathonweg. Ook in de ochtendspits zijn hier doorstromingsproblemen te verwachten. Daarnaast worden er in de avondspits doorstromingsproblemen verwacht bij de aansluiting op de A20 op Holysingel.

Plansituatie Rivierzone Vlaardingen

Uit de verkeersanalyses in het MER blijkt dat de ontwikkeling van de Rivierzone in algemene zin tot een toename van de verkeersintensiteiten leidt. Het extra verkeer leidt zonder maatregelen tot een verslechtering van de verkeerssituatie, ook op locaties waar in de referentiesituatie de verkeersafwikkeling reeds een aandachtspunt vormt. De aandachtspunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling zijn met name aanwezig op de twee belangrijkste ontsluitingsroutes van Rivierzone Vlaardingen: de route via de Vulcaanweg naar de A4 en de route via de Deltaweg en de Marathonweg naar de A20. Zowel wegvakken als kruispunten raken overbelast, waardoor vertragingen op kunnen treden tijdens de spitsen. Als gevolg hiervan zal het verkeer alternatieve routes kiezen, zoals de route Van Beethovensingel/Burg. Pruissingel, waardoor ook hier knelpunten ontstaan.

Uit eerdere verkeersanalyses is gebleken dat maatregelen nodig zijn om de verwachte knelpunten op te lossen. De capaciteit van de wegen en kruispunten moet vergroot worden om het verkeer voldoende af te kunnen wikkelen. Op de route richting de A4 (Galgkade, Vulcaanweg, Schiedamsedijk) zijn diverse ruimtelijke beperkingen waardoor uitbreiding van de infrastructuur niet haalbaar is. Voor de route richting de A20 (Deltaweg, Marathonweg) is capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur wel mogelijk, alhoewel ook hier ruimtelijke beperkingen gelden. Aanvullend hierop kunnen maatregelen getroffen worden rond de Galgkade en het Sluisplein waardoor meer verkeer de route naar de A20 volgt. De route naar de A4 kan hiermee ontlast worden. Uitgangspunt hierbij is dat het verkeer westelijk van de Oude Haven/Buitenhaven via de Deltaweg-Marathonweg naar de A20 afwikkelt en het verkeer ten oosten daarvan via de Vulcaanweg naar de A4. Dit is ook in lijn met het Actieplan Mobiliteit en de Mobiliteitsagenda.

Varianten met maatregelen

In het kader van het MER is (in aanvulling op de referentiesituatie en de plansituatie) een aantal varianten onderzocht:

- Variant 1: verkeerskundige maatregelen Marathonweg;
- Variant 2: variant 1 + verkeerskundige maatregelen Galgkade / Sluisplein.

De eerste verkeersresultaten toonden aan dat variant 2 grote omrijbewegingen voor vrachtverkeer binnen Vlaardingen veroorzaakten op wegen die dat niet aan kunnen. Om deze reden is variant 2A opgesteld, waarin aanvullende maatregelen voor vrachtverkeer opgenomen zijn.

De maatregelen van variant 1 leiden tot een andere verdeling van verkeer over de noord-zuidwegen in Maaswijk. Ten opzichte van de plansituatie leidt de variant op verschillende punten tot een verbetering van de verkeersafwikkeling, maar er blijft sprake van knelpunten. Op de Galgkade is in variant 1 sprake van zeer hoge intensiteiten waardoor een autoluw gebied hier niet haalbaar is.

In variant 2 neemt de intensiteit op de Galgkade/Sluisplein af ten opzichte van variant 1. De reden hiervoor is het vrachtwagenverbod en het instellen van een 30 km/h-gebied rondom deze locatie. Daarbij is uitgegaan van afwaardering naar erftoegangsweg. De verkeersintensiteiten blijven echter dusdanig hoog dat een dergelijke afwaardering niet geloofwaardig te realiseren is. Verder is te zien dat het vrachtwagenverbod elders in de stad tot forse toenames leidt, ook op wegen die hier niet voor ingericht zijn. Voorbeelden zijn de Westlandseweg en de West- en Oosthavenkade. De aanvullende maatregelen in variant 2A leiden tot een iets hogere intensiteit op de Galgkade-Sluisplein-Vulcaanweg, maar nog altijd tot een forse afname ten opzichte van de plansituatie. Dit komt doordat in variant 2a uitgegaan is van een reëlere inrichting van het 30 km/h-gebied (gebiedsontsluitingsweg-30) en een doorgang voor lokaal vrachtverkeer met een ontheffing. Verder zijn op diverse wegen in Vlaardingen flankerende maatregelen getroffen om de negatieve effecten van variant 2 te mitigeren. Voorbeelden zijn vrachtwagenverboden op een deel van de Westlandseweg en in de binnenstad. In het MER zijn de effecten van de verschillende varianten in beeld gebracht en afgewogen.

Daarbij is niet alleen gekeken naar de verkeerseffecten, maar ook naar de gevolgen voor de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande en nieuwe woningen, de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. Op basis van de effectbeoordeling kiest de gemeente om bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Rivierzone variant 2a als uitgangspunt te hanteren (voorkeursvariant). De maatregelen dienen de komende periode verder te worden uitgewerkt. Daarbij gaat het in het bijzonder om:

1. Verkeerskundige maatregelen Marathonweg en kruisingen: Het verbreden van de Marathonweg en het aanpassen van de kruisingen is noodzakelijk om grote knelpunten in de doorstroming te voorkomen. Deze knelpunten ontstaan reeds in de referentiesituatie. De komende jaren is al een reconstructie voorzien waardoor de capaciteit wordt vergroot. Bij volledige ontwikkeling van de Rivierzone zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk;
2. Maatregelen voor vrachtverkeer: Het instellen van verboden voor vrachtverkeer is erop gericht om vrachtverkeer meer over de grote gebiedsontsluitingswegen te leiden en het aandeel vrachtverkeer op wegen met veel kwetsbare verkeersdeelnemers te verminderen. De beperkingen voor vrachtverkeer dienen gezamenlijk gerealiseerd te worden, om ongewenste omrijbewegingen te voorkomen;
3. Afwaardering en herinrichting infrastructuur rond metrostation Vlaardingen-Centrum: Het derde onderdeel van het maatregelenpakket is de afwaardering en herinrichting van het gebied rond het metrostation. De intensiteiten op de Galgkade zijn te hoog voor afwaardering naar een erftoegangsweg, maar snelheidsverlaging naar 30 km/uur is wel mogelijk en draagt bij aan het verbeteren van de oversteekbaarheid en de bereikbaarheid van het metrostation voor langzaam verkeer.

De verkeerseffecten zijn bepaald met behulp van verkeersmodellen. De gehanteerde groeiscenario's en de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie zijn elementen met bepaalde onzekerheden. Voor de verkeerseffecten is monitoring van belang, met name voor de effecten van de voorkeursvariant voor vrachtverkeer. Door monitoring kunnen onverwachte, ongewenste omrijbewegingen tijdig gesignaleerd worden.

Relatie met het bestemmingsplan Maasboulevard/Westhavenkade

De direct ontsluitende wegen (Abel Tasmanlaan, Columbusstraat, Westhavenkade en Maasboulevard) hebben voldoende capaciteit om de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde woningbouwontwikkeling op een goede manier af te wikkelen. Dat geldt niet voor een aantal wegvakken en kruispunten op de gebiedsontsluitende wegen in en rond de Rivierzone. Parallel aan de ontwikkeling van de Rivierzone zullen de benodigde verkeersmaatregelen worden getroffen die noodzakelijk zijn met het oog op de verkeersafwikkeling. Uit het MER blijkt dat hier naar de toekomst toe weliswaar afwikkelingsproblemen gaan optreden, maar de bijdrage van alleen het onderhavige plangebied daarop is gezien de beperkte verkeersgeneratie zeer klein. De verkeerstoename van de locatie Maasboulevard/Westhavenkade zal niet leiden tot een significante verslechtering van de verkeersafwikkeling. Er zijn geen directe verkeersmaatregelen specifiek in het kader van dit bestemmingsplan noodzakelijk.

4.3 Langzaam verkeer

Het gebruik van de fiets en het lopen wordt vanuit mobiliteits- en milieuoogpunt bevorderd. Het Vlaardings fietsnetwerk krijgt door middel van de volgende doelstellingen gestalte:

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

In het plangebied bevinden zich geen vrijliggende fietspaden. Fietzers worden gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Dit is in overeenstemming met de richtlijnen van Duurzaam Veilig voor erftoegangswegen. Langs de omliggende gebiedsontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig, die fietsverkeer ontsluiten richting het centrum van Vlaardingen en richting Schiedam en Maassluis. Bovendien is een nieuwe regionale fietsverbinding aangelegd parallel aan de Hoekse Lijn (spoorlijn Schiedam – Hoek van Holland). Dit fietspad is aan de zuidzijde van de spoorlijn gerealiseerd. Hierdoor wordt de ontsluiting voor fietsverkeer van en naar het plangebied sterk verbeterd. Bij ontwikkelingen moeten voldoende fietsparkeerplaatsen aangebracht worden. De toepassing van de meest recente kencijfers voor fietsparkeren (CROW-publicatie 317) bij ontwikkelingen zorgt voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

Voetgangers maken gebruik van de aanwezige trottoirs. De verbinding voor voetgangers naar het centrum van Vlaardingen en station Vlaardingen Centrum loopt via het Sluisplein. Hier zijn voldoende voorzieningen voor voetgangers om veilig over te steken. Onderdeel van de voorkeursvariant (2a) uit het MER is onder andere een vrachtwagenverbod op het Sluisplein voor doorgaand verkeer. In combinatie met het afwaarderen en herinrichten van de Galgkade zal sprake zijn van een verbetering van de barrièrewerking en verkeersveiligheidssituatie binnen dit deel van de Rivierzone.

4.4 Openbaar vervoer

Binnen het plangebied zijn geen haltes van het openbaar vervoer. De meest nabijgelegen OV-halte is station Vlaardingen Centrum. Dit station ligt op circa 600 m loopafstand van het plangebied. Met de gebiedsontwikkeling rondom het station, krijgt het station een zuidelijke toegang, waardoor de loopafstand kleiner wordt. De spoorlijn is de afgelopen jaren omgebouwd tot metrolijn en aangesloten op het Rotterdamse metronetwerk. Hierdoor ontstaan hoogfrequente verbindingen naar Hoek van Holland, Maassluis, Schiedam en de binnenstad van Rotterdam. Het station Vlaardingen Centrum wordt ook aangedaan door een busdienst naar het centrum van Vlaardingen. Het plangebied is daardoor op korte afstand via hoogfrequent openbaar vervoer ontsloten.

4.5 Parkeren

Op grond van de gebiedsindeling zoals opgenomen in de gemeentelijke beleidsregel parkeernormen 2019 valt het plangebied binnen de zone 'woongebied'. Op basis van de parkeernormen voor koopwoningen binnen deze zone en de (gebruik)oppervlaktes van de woningen zoals die zijn voorzien bedraagt de totale parkeerbehoefte 101 parkeerplaatsen, waarvan 20 voor bezoekers (aandeel van 0,2). Uitgangspunt voor de in tabel 4.1 berekende parkeerbehoefte is het maximale aantal woningen van 79, waarbij ten opzichte van het VO een aantal grotere appartementen is gesplitst in twee kleine appartementen.

Onder het beoogde wooncomplex wordt een parkeervoorziening gerealiseerd die ruimte biedt voor 74 auto's. Daarnaast zijn er in het ontwerp 15 parkeerplaatsen buiten voorzien (op eigen terrein), ter hoogte van de inrit van de parkeervoorziening. Dat betekent dat voor alle bewoners en een deel van de bezoekers parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn. Voor de overige parkeerplaatsen (12 op basis van het maximale programma) kan gebruik worden gemaakt van de bestaande voorzieningen langs de Westhavenkade en de Maasboulevard. In de huidige situatie parkeren de bewoners en bezoekers van de bestaande functies binnen het plangebied (9 woningen en bedrijfsgebouwen) ook op straat. De beoogde herontwikkeling zal om deze reden niet leiden tot een toename van parkeerdruk in het gebied. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal op basis van het definitieve ontwerp worden aangetoond dat wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen (vastgelegd in artikel 15.2).

Tabel 4.1 Parkeerbehoefte

Functie	oppervlakte	Aantal woningen	Norm (woonwijk)	Totaal
Wonen koop	< 50 m2	10	0,9	9,0
	50 - 75 m2	5	1,1	5,5
	75 - 100 m2	50	1,3	65,0
	100 - 125 m2	12	1,5	18,0
	125 - 150 m2	2	1,7	3,4
				101

4.6 Conclusie

Het plangebied is goed ontsloten voor gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer. De gevolgen van het plan voor de verkeersafwikkeling op de ontsluitende wegen zijn verwaarloosbaar. Locatieoverstijgend zullen in het kader van de ontwikkeling van de Rivierzone verkeersmaatregelen worden getroffen om ook in de toekomst een acceptabel verkeersafwikkeling te kunnen garanderen, rekening houdend met het extra verkeer door alle ruimtelijke ontwikkelingen die die komende jaren zijn voorzien. In het bestemmingsplan is geborgd dat voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voorzien in de parkeerbehoefte.

Hoofdstuk 5 Onderzoek

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komende de volgende milieu- en omgevingsaspecten aan de orde:

- Milieueffectrapportage;
- milieuzonering bedrijvigheid;
- geluid: industrielawaai, wegverkeerslawai, railverkeerslawai, scheepvaartlawai (varende schepen en nestgeluid) en cumulatie van geluidbronnen;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- bodemkwaliteit;
- water;
- ecologie;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- duurzaamheid.

Elk milieuaspect wordt in een separate paragraaf behandeld. Per milieuaspect wordt ingegaan op:

- het toetsingskader: eerst wordt bekeken wat het toetsingskader is waaraan het betreffende milieuaspect moet worden getoetst;
- het onderzoek: vervolgens zijn de resultaten van het onderzoek opgenomen;
- de conclusie: elke paragraaf sluit af met een conclusie over de gevolgen van het milieuaspect voor dit bestemmingsplan.

5.2 Milieueffectrapportage

5.2.1 Toetsingskader

De Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 maken onderscheid in:

- een mer-plicht voor plannen (planmer);
- een mer-(beoordelings)plicht voor projecten (projectmer).

Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over een plan of project. Daarom is:

- de planmer gekoppeld aan de besluiten van de overheid die het kader scheppen voor een mer-(beoordelings)plichtige activiteit. Een planmer is tevens aan de orde indien voor een project een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is;
- de projectmer of de mer-beoordeling gekoppeld aan de besluiten (plannen of vergunningen) van de overheid die de realisatie een mer-(beoordelings)plichtige activiteit direct mogelijk maken.

5.2.2 M.e.r.-plicht ontwikkeling Rivierzone Vlaardingen

De beoogde herontwikkeling op de locatie Maasboulevard-Westhavenkade dient te worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie D11.2). Hiervoor zijn de volgende drempelwaarden opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het maximale programma dat wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan overschrijdt deze drempelwaarden niet, maar wanneer de verschillende initiatieven binnen de Vlaardingse Rivierzone in samenhang worden bekeken (één stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage) dan worden de drempelwaarden wel overschreden. Dat betekent dat in het kader het bestemmingsplan een m.e.r.-beoordeling nodig is waarin de milieugevolgen van de verschillende ontwikkelingen in samenhang worden beschouwd. Daarbij is van belang dat de gemeente Vlaardingen een gebiedsvisie voor de Rivierzone voorbereidt. Deze visie is kaderstellend voor m.e.r.-beoordelingsplichtige vervolgbesluiten (de bestemmingsplannen waarmee de verschillende ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt) en daarmee planm.e.r.-plicht. De gemeente kiest er voor om een gecombineerd planMER – projectMER op te stellen dat zowel ten grondslag ligt aan de gebiedsvisie als aan de bestemmingsplannen voor de meest concrete ontwikkelingslocaties (waaronder het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade).

Passende beoordeling

Een planmer-plicht kan ook aan de orde zijn als in het kader van een bestemmingsplan een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen. Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkelingen en de grote afstand tot Natura 2000-gebieden kunnen voor de meeste criteria (zoals verstoring en verdroging) significante negatieve effecten op Natura 2000 op voorhand worden uitgesloten. Omdat gevolgen voor de stikstofdepositie ook op grotere afstand kunnen optreden, is op dat punt specifiek onderzoek uitgevoerd. Het meest nabijgelegen gebied met verzuringsgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen (waar ook het Staelduinse Bos onderdeel van uitmaakt). De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt circa 13 kilometer. Uit het onderzoek blijkt dat de herontwikkeling van het gebied niet leidt tot een toename van stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 5.10 van deze plantoelichting. Een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming (en daarmee een planMER) is om deze reden niet noodzakelijk.

5.2.3 Doel en procedure

Doel

PlanMER voor de gebiedsvisie

Met de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen stelt de gemeente de kaders voor de ontwikkeling van het gebied. Deze kaders worden vertaald naar bestemmingsplannen of omgevingsplannen, waarmee de ontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt wordt. Om de stap van visie naar planologisch kader te maken zijn belangrijke, gebiedsbrede keuzes te maken. Zowel de effecten van het planvoornemen als de aanwezige omgevingsaspecten van het gebied kunnen aanleiding geven om alternatieven te onderzoeken en vervolgens belangrijke keuzes te maken voor de vertaling naar de visie.

Het MER maakt deze keuzes inzichtelijk en beoordeelt ze op de effecten op de leefomgeving. Dit doet het MER door een analyse van de relevante leefomgevingsaspecten in de referentiesituatie en de verwachte effecten van de ontwikkeling van Rivierzone. Hieruit volgen de thema's waar keuzes en afwegingen voor nodig zijn. De voorkeursoplossing voor deze keuzes wordt meegenomen in de gebiedsvisie en werkt door in de ruimtelijke plannen. Dit is het planMER-gedeelte.

ProjectMER voor de bestemmingsplannen

Tegelijkertijd vormt het MER de verantwoording van de effecten van de eerste ruimtelijke plannen. Vanuit de keuzes en afwegingen en de effectbeoordeling stelt het MER de spelregels en randvoorwaarden voor de verdere uitwerking in bestemmingsplannen, omgevingsplannen of andere ruimtelijke besluiten. In het MER zijn de eerste ruimtelijke besluiten getoetst aan deze spelregels en randvoorwaarden. Hiervoor zoomt het MER in op de invulling en effecten van de eerste bestemmingsplannen, die gelijktijdig met het MER in procedure gebracht worden. Voor ruimtelijke plannen die later in procedure gebracht worden levert dit MER het toetsingskader, waar deze besluiten aan getoetst dienen te worden.

Procedure

In het kader van het MER Rivierzone Vlaardingen zijn / worden de volgende procedurele stappen doorlopen:

Openbare kennisgeving

De gemeente heeft in een openbare kennisgeving aangegeven dat voor de gebiedsontwikkeling Rivierzone een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid gegeven wordt zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen. Daarbij is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter visie gelegd (zie bijlage 14).

Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

De bestuursorganen die bij de voorbereiding van ruimtelijke besluiten worden betrokken (artikel 3.1.1. Bro) zijn geraadpleegd door de gemeente. De gemeente Vlaardingen heeft er voor gekozen om de Commissie voor de m.e.r. niet om een advies te vragen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Op basis van de zienswijzen en reacties van betrokken bestuursorganen heeft het bevoegd gezag de definitieve reikwijdte en het detailniveau voor het MER bepaald.

Opstellen en ter visie leggen MER (samen met ontwerpgebiedsvisie en ontwerpbestemmingsplannen)

Aan de hand van de definitieve notitie Reikwijdte en detailniveau is het MER opgesteld. Het MER wordt met de ontwerpgebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen en een aantal ontwerpbestemmingsplannen (waaronder het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade) ter inzage gelegd. In de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen wordt gemotiveerd op welke wijze is omgegaan met de resultaten en conclusies uit het MER.

Tevens wordt het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd. In het toetsingsadvies beoordeelt de Commissie voor de m.e.r. of het MER de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluiten te komen. Gedurende de termijn van ter visie legging van het MER heeft een ieder de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen.

Vaststellingsfase gebiedsvisie en bestemmingsplannen

Op basis van de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt het MER zo nodig aangevuld. Het MER vormt een bijlage bij de vast te stellen gebiedsvisie en de ruimtelijke vervolgbesluiten. Het MER wordt als afzonderlijk document niet vastgesteld.

Monitoring van de effecten na realisatie

De daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de gebiedsontwikkeling worden gemonitord. In het MER is een aanzet gegeven welke milieuaspecten om evaluatie of monitoring vragen.

5.2.4 Resultaten planMER Rivierzone Vlaardingen

In het MER (zie bijlage 15) zijn de effecten van de ontwikkeling van de Rivierzone Vlaardingen op de leefomgeving in beeld gebracht. Daarbij is in eerste instantie uitgegaan van een effectbeoordeling zonder aanvullende maatregelen en spelregels. De beoordeling heeft vervolgens geleid tot de eerste set aan spelregels voor de ontwikkeling van de Rivierzone. Ook zijn hierin diverse thema's naar voren gekomen waarvoor nadere keuzes gemaakt dienen te worden.

Tabel 5.1 Voorkeursvariant MER

Afweging		Voorkeursvariant
Verkeers-afwikkeling	Beoordeling van varianten voor de wegenstructuur en verkeersafwikkeling van Rivierzone Vlaardingen.	Variant 2A: Capaciteitsuitbreiding van de Marathonweg, verkeerskundige maatregelen rond metrostation en regulering van vrachtverkeer.
Omgevingsgeluid	Maatregelen om het omgevingsgeluid binnen Rivierzone te beperken.	Toepassen van walstroom voor binnenvaartschepen in de KW-haven en de Buitenhaven; Nader onderzoek naar maatregelen voor afscherming van wegverkeerslawaaï.
Gezondheid	Maatregelen om een gezonde inrichting van de openbare ruimte te creëren.	Gezonde (her)inrichting van de openbare ruimte; Toepassen van gebouwmaatregelen
Duurzame energie	Maatregelen om binnen Rivierzone Vlaardingen duurzame energie op te wekken en duurzame energiebronnen te benutten.	Maximale benutting van zonnepanelen op daken; Nader onderzoek naar de haalbaarheid van uitbreiding van het warmtenet en de mogelijkheden voor aquathermie.
Waterveiligheid	Maatregelen om (de impact van) overstromingen te beperken.	Het aanleggen van keringen rond gebouwen en ontsluitingswegen; Maaspark en boulevard in Maaswijk inrichten als overstromingsgebied.

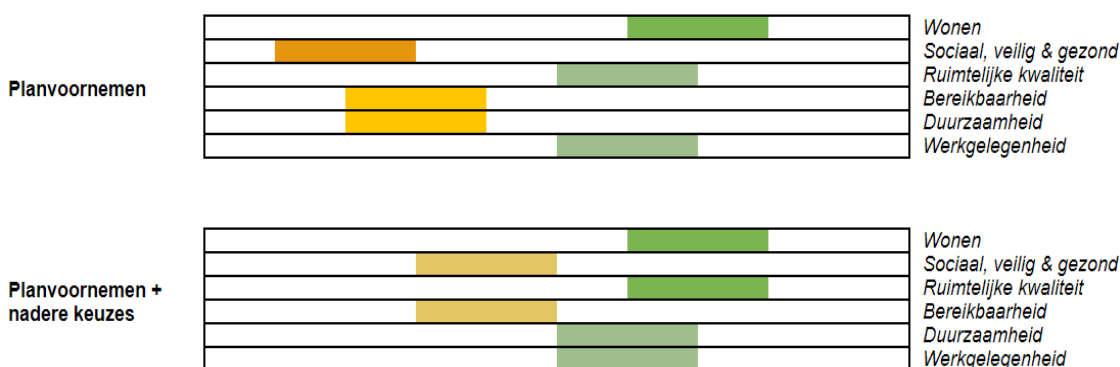
Tabel 5.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeoordeling van het planvoornemen (zonder aanvullende spelregels en maatregelen) en de voorkeursvariant. De effectbeoordeling van het planvoornemen toont aan dat er voor de ontwikkeling van Rivierzone Vlaardingen voor meerdere thema's belangrijke keuzes te maken zijn. Keuzes die de afzonderlijke (bestemmingsplan)ontwikkelingen overstijgen en vragen om gebiedsbrede afwegingen. De verwachte knelpunten voor de verkeersafwikkeling vragen om passende infrastructurele maatregelen om goede doorstroming en bereikbaarheid mogelijk te maken. Ook de hoge geluidbelasting door omgevingsgeluid, de mogelijkheden om duurzame energie op te wekken en de risico van waterveiligheid vragen om keuzes om negatieve effecten te beperken en waar mogelijk positieve effecten te realiseren.

De voorkeursoplossingen per keuze vormen randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van Rivierzone. Voor sommige maatregelen die hieruit volgen zijn vervolgonderzoeken en/of ruimtelijke procedures nodig. De maatregelen dienen verder uitgewerkt te worden voordat woningbouwontwikkeling mogelijk is. Voor de maatregelen binnen het plangebied wordt dit opgenomen in de gebiedsvisie en als vervolg daarop verder uitgewerkt in plannen of programma's.

Tabel 5.2 Samenvattend overzicht effectbeoordeling MER

Thema	Score plan	Effecten voorkeursvariant	Score plan met keuzes
Verkeersafwikkeling	-	De keuze voor Variant 2A leidt tot een lichte verbetering van de verkeersafwikkeling t.o.v. de referentiesituatie	0 / +
Veiligheid en structuur	0 / -	Variant 2A leidt tot lichte verbetering van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid op de wegen rond metrostation Vlaardingen-Centrum.	0 / +
Parkeren	0 / +	Geen effect.	0 / +
Duurzame mobiliteit	0 / +	Geen effect.	0 / +
Milieuhinder	0 / -	Geen effect.	0 / -
Geluid	--	De maatregelen voor omgevingsgeluid leiden tot een lichte verbetering van de geluidbelasting op zowel bestaande als nieuwe woningen.	-
Luchtkwaliteit	0 / -	Variant 2A leidt tot een lichte verbetering van de luchtkwaliteit rond de oost-westverbinding.	0
Geur	0 / -	Geen effect.	0 / -
Externe veiligheid	0	Geen effect.	0
Gezondheid	-	De maatregelen voor omgevingsgeluid, gezondheid en duurzame energie leiden tot een verbetering van de gezondheid in het plangebied.	0 / -
Energie	-	Met de maatregelen voor het opwekken van duurzame energie en het benutten van warmtebronnen (ook voor bestaande bebouwing) wordt een licht positief effect op energie bereikt.	0 / +
Klimaatadaptatie	-	Met de maatregelen voor bescherming tegen overstromingen wordt de waterveiligheid in het gebied aanzienlijk verbeterd. De inrichting van het Maaspark als overstromingsgebied draagt ook bij aan het verminderen van wateroverlast door hevige regenval.	+
Circulariteit	0 / +	Geen effect.	0 / +
Cultuurhistorie en archeologie	0 / +	Geen effect.	0 / +
Ruimtegebruik	+	Geen effect.	+
Bodem en ondergrond	0	Geen effect.	0
Waterstaat	0 / +	Door in Maaswijk delen van de groenstructuur in te richten als overstromingsgebied kan de waterbergende capaciteit toenemen.	+
Beschermde gebieden	0	Geen effect.	0
Biodiversiteit	0 / +	Geen effect.	+

Voor een toelichting op de effectbeoordeling wordt verwezen naar het MER. Naast de effectbeoordeling zoals opgenomen in tabel zijn het planvoornemen en de voorkeursvariant ook getoetst aan de geformuleerde gemeentelijke ambities voor de ontwikkeling voor de Rivierzone. Navolgende figuur geeft inzicht in de hoofdlijnen van deze beoordeling. De ontwikkeling draagt bij aan de ambities op het vlak van wonen, ruimtelijke kwaliteit, werkgelegenheid en (in de voorkeursvariant) duurzaamheid. Dat geldt slechts in beperkte mate voor de ambities op het vlak van sociaal, veilig en gezond (met name vanwege de hoge geluidbelasting) en bereikbaarheid.



5.2.5 Resultaten projectMER Rivierzone Vlaardingen

De beoordeling van het planvoornemen en de keuzes zoals beschreven in de vorige paragraaf hebben geleid tot een spelregelkader voor de ontwikkeling van Rivierzone. Dit spelregelkader bestaat uit maatregelen en randvoorwaarden die verder uitgewerkt moeten worden in diverse vervolgstappen. Het gaat om spelregels buiten het plangebied, spelregels per deelgebied en spelregels die zijn toegespitst op de ontwikkelvelden. De spelregels buiten het plangebied hebben betrekking op verkeer en mobiliteit (zie beschrijving in hoofdstuk 4 van deze plantoelichting).

Het bestemmingsplangebied Maasboulevard-Westhavenkade is onderdeel van het deelgebied Maaswijk. Tabel 5.3 geeft een overzicht van de spelregels binnen dit deelgebied. Aan deze spelregels zal locatieoverstijgend (buiten de scope van het voorliggende bestemmingsplan) invulling worden gegeven bij de verdere planvorming voor de Rivierzone.

Tabel 5.3 Spelregels deelgebied Maaswijk

Thema	Spelregels
Mobiliteit	• Herinrichting van de infrastructuur • Snelheidsverlaging op de Galgkade
Woon- en leefklimaat en gezondheid	• Aanleg van walstroom voor binnenvaartschepen in de Buitenhaven. • Onderzoek naar laagfrequent geluid • Herinrichting en uitbreiding van openbare ruimte met sportvoorzieningen en ontmoetingsplaatsen
Duurzaamheid	• Nader onderzoek naar de mogelijkheden voor (uitbreiding van) het warmtenet en/of de potentie voor toepassing van aquathermie (TEO). • Aanleg van keringen bij gebouwen en ontsluitingswegen aan de oostzijde van het deelgebied; • Inrichting van de boulevard en (deel van) het Maaspark als overstromingsgebied bij hoogwater.
Ecologie	• Verbinden van de groenstructuren in het gebied en versterken van de ecologische kwaliteiten.

Daarnaast is in het MER een groot aantal thematische spelregels opgenomen die het beoordelingskader vormen voor de afzonderlijke ontwikkelingslocaties binnen de Rivierzone.

Mobiliteit

Thema	Spelregels
Verkeersafwikkeling	• N.v.t.
Veiligheid en structuur	• Borgen van de autobereikbaarheid Deltahotel (Maaswijk-West)
Parkeren	• Parkeerbeleid Rivierzone Vlaardingen toepassen; • Opstellen van een parkeerbalans.
Duurzame mobiliteit	• Onderzoek naar de mogelijkheden voor een mobiliteitshub (Nieuw Sluis)

Woon- en leefklimaat en gezondheid

Thema	Spelregels
Milieuhinder	• Beoordeling van de toegestane bedrijfsactiviteiten binnen de ontwikkelvelden aan de hand van de VNG-milieuzoneringsmethodiek; • Locaties voor horeca uit milieucategorie 3 vastleggen in het bestemmingsplan.
Geluid	• Nader akoestisch onderzoek op basis van stedenbouwkundig ontwerp: ○ Onderzoek naar laagfrequent geluid (deelgebieden Maaswijk en Koningin Wilhelminahaven) ○ Maximale binnenwaarde vastleggen op basis van totale geluidbelasting; ○ Het creëren van zoveel mogelijk geluidluwe / minder belaste gevels; ○ Het treffen van voorzieningen om kans op slaapverstoring te beperken.
Luchtkwaliteit	• N.v.t.
Geur	• Communicatie over mogelijke geurhinder richting toekomstige bewoners (deelgebieden Maaswijk en Koningin Wilhelminahaven)
Externe veiligheid	• Geen nieuwe risicovolle inrichtingen binnen het woongebied; • Nieuwe risicovolle inrichtingen, zoals nieuwe lpg-stations of hogedruk aardgastransportleidingen, dienen buiten het woongebied gesitueerd te worden; • Geen BRZO-inrichtingen binnen het plangebied; • Toepassen van brandwerendheidseisen bij woningbouw in de zone van 25 tot 40 meter uit de oever van de Nieuwe Maas en afstemming met de veiligheidsregio (Eiland van Speyk, Maasboulevard-Westhavenkade); • Beperkte verantwoording van het groepsrisico opnemen (deelgebieden Maaswijk en Koningin Wilhelminahaven)
Gezondheid	• Groene gebouwmaatregelen vastleggen in bestemmingsplannen.

Duurzaamheid

Thema	Spelregels
Energie	• Afspraken voor zonnepanelen op daken vastleggen; • Mogelijkheden voor het gebruik van elektrische auto's als thuisaccu onderzoeken.
Klimaatadaptie	• Maatregelen voor waterveiligheid binnen ontwikkelvelden vastleggen (deelgebied Maaswijk en Koningin Wilhelminahaven); • Nader onderzoek naar windhinder langs de kades (deelgebieden Maaswijk en Koningin Wilhelminahaven)
Circulariteit	• Nader onderzoek naar het toepassen van een gescheiden rioolsysteem (deelgebied Zuidelijke Binnenstad) • Toepassen van duurzaamheidseisen in de aanbesteding.

Ruimtelijke kwaliteit

Thema	Spelregels
Cultuurhistorie & archeologie	• Inventariseren van cultuurhistorische waarden; ○ Bij het bestemmingsplan is van belang in de toelichting een goede afweging maken van de (onbeschermde erfgoedwaarden); ○ Beschermingsregime voor de beeldbepalende en monumentale panden opnemen; • Onderzoek naar aanwezige archeologische waarden bij het bestemmingsplan of bescherming door middel van dubbelbestemmingen.
Ruimtegebruik	• N.v.t.

Water, bodem en ondergrond

Thema	Spelregels
Bodem en ondergrond	- Bij (her)gebruik van grond voor woningbouw dient getoetst te worden aan het gemeentelijk bodembeleid - Uitvoeren van historisch bodemonderzoek per ontwikkellocatie
Waterstaat	- Opstellen van een watertoets per ontwikkelveld - Maatregelen voor lokale hemelwateropvang (Zuidelijke Binnenstad)

Ecologie

Thema	Spelregels
Beschermde natuurgebieden	Onderzoek naar stikstofdepositie
Biodiversiteit	Uitvoeren van natuurtoets per ontwikkelveld

Het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade is in het MER getoetst aan de spelregels, waarbij wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan voldoet aan het spelregelkader. Voor een toelichting wordt verwezen naar het MER. Uit de navolgende paragrafen in dit hoofdstuk blijkt op welke wijze invulling is gegeven aan de onderzoeksverplichtingen en randvoorwaarden die volgen uit de thematische spelregels.

In het MER is tot slot ook ingegaan op de wijze waarop tijdens de ontwikkeling van de Rivierzone de effecten kunnen worden gemonitord.

5.2.6 Conclusie

Met het MER Rivierzone Vlaardingen is voldaan aan de m.e.r.-verplichtingen in het kader van het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade. De maximale planologische mogelijkheden zoals die zijn opgenomen in het bestemmingsplan zijn onderdeel van de effectbeoordeling uit het MER. Het bestemmingsplan voldoet aan de spelregels uit het MER.

5.3 Milieuzonering bedrijvigheid

5.3.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden die gehanteerd worden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Naarmate de milieubelasting van de activiteiten groter is, wordt uitgegaan van een grotere richtafstand. In geval van een omgevingstype 'gemengd gebied' mag de richtafstand met één stap worden verkleind. Gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

5.4 Overzicht richtafstanden per milieucategorie

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

5.3.2 Onderzoek en conclusie

Gebiedstype

Het plan maakt de realisatie van maximaal 79 woningen mogelijk. Gezien de ligging van het plangebied en de omliggende functies is sprake van een gemengd gebied. In de omgeving vinden bedrijfsactiviteiten plaats en is ook een horecagelegenheid aanwezig. Daarnaast ligt het plangebied binnen verschillende zones industrielawaai en op korte afstand van de Nieuwe Maas. Hierdoor is voor wat betreft de milieusituatie sprake van een verhoogd achtergrondniveau (ondanks dat de provinciale Omgevingsvisie spreekt van een “rustig stedelijk” woonmilieu binnen dit deel van de Rivierzone).

Bedrijveninventarisatie

Chinees restaurant

Grenzend aan het plangebied is het Chinees-Indisch restaurant 't Platje gelegen. Een restaurant valt in milieucategorie 1 en is in gemengd gebied op korte afstand van woningen toelaatbaar. Gezien de situering van de woningen ten opzichte van de installaties op het dak van het restaurant kunnen geurhinder en geluidhinder op voorhand niet worden uitgesloten. In overleg met de eigenaar van het restaurant wordt bekeken of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn om relevante geuremissies te voorkomen. Om een beeld te krijgen van de akoestische situatie is een verkennende berekening uitgevoerd voor de installaties op het dak van het restaurant (onderdeel van het akoestisch onderzoek, bijlage 1). Uit de resultaten blijkt dat ter plaatse van de beoogde woningen wordt voldaan aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Laden- en lossen vindt hoofdzakelijk tijdens de dagperiode plaats en hoeft om deze reden niet te worden betrokken bij de toetsing aan het Activiteitenbesluit. Het beoogde bouwplan leidt niet tot beperkingen voor de bestaande bedrijfsactiviteiten van het restaurant. Met het oog op eventuele uitbreiding van bedrijfsactiviteiten is van belang dat de bestaande woningen aan de Westhavenkade reeds een beperkende factor vormen voor de geluidruimte van het restaurant.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek ook de geluidbelasting ten gevolge van het dakterras in beeld gebracht (samen met de voorgenoemde installaties). Stemgeluid door gebruik van het dakterras wordt niet betrokken bij de toetsing aan het Activiteitenbesluit. De maximale geluidbelasting bedraagt 53 dB(A). Bij de uitwerking van de benodigde gevelwering en de te treffen akoestische maatregelen wordt deze geluidbelasting meegenomen (zie toelichting in paragraaf 5.4.3). Tevens zal bij de uitwerking en vormgeving van de buitenruimtes aan de zuidzijde van het bouwplan rekening worden gehouden met de ligging ten opzichte van het dakterras (vanuit het oogpunt van privacy).

Overige bedrijven

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de bedrijven in de wijdere omgeving van het plangebied. In 5.5 zijn alle bedrijven weergegeven die een VNG-categorie hebben met richtafstand (voor gemengd gebied) die reikt over het plangebied. Voor de hieronder weergegeven tabel betekent dit dat de richtwaarden met 1 afstandstap zijn verminderd op basis van de systematiek van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

Tabel 5.5 Bedrijfsinventarisatie

Locatienaam	Hoofdactiviteit	VNG-categorie	Grootste richtafstand (gemengd gebied)	Aspect
Vopak Terminal Vlaardingen	Overige provinciale Wm-activiteiten	5.3	700 m	gevaar
Koole Tankstorage Minerals BV	Overige provinciale Wm-activiteiten	6	1.000 m	geur/geluid/gevaar

Uit de informatie in 5.5 blijkt dat geluid, gevaar en geur de maatgevende aspecten zijn. In paragraaf 5.4 komt geluidhinder vanwege de aanwezige bedrijven in de omgeving van het plangebied aan de orde. In paragraaf 5.6 wordt ingegaan op de risicosituatie als gevolg van de aanwezige inrichtingen. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de geurhindersituatie binnen het plangebied.

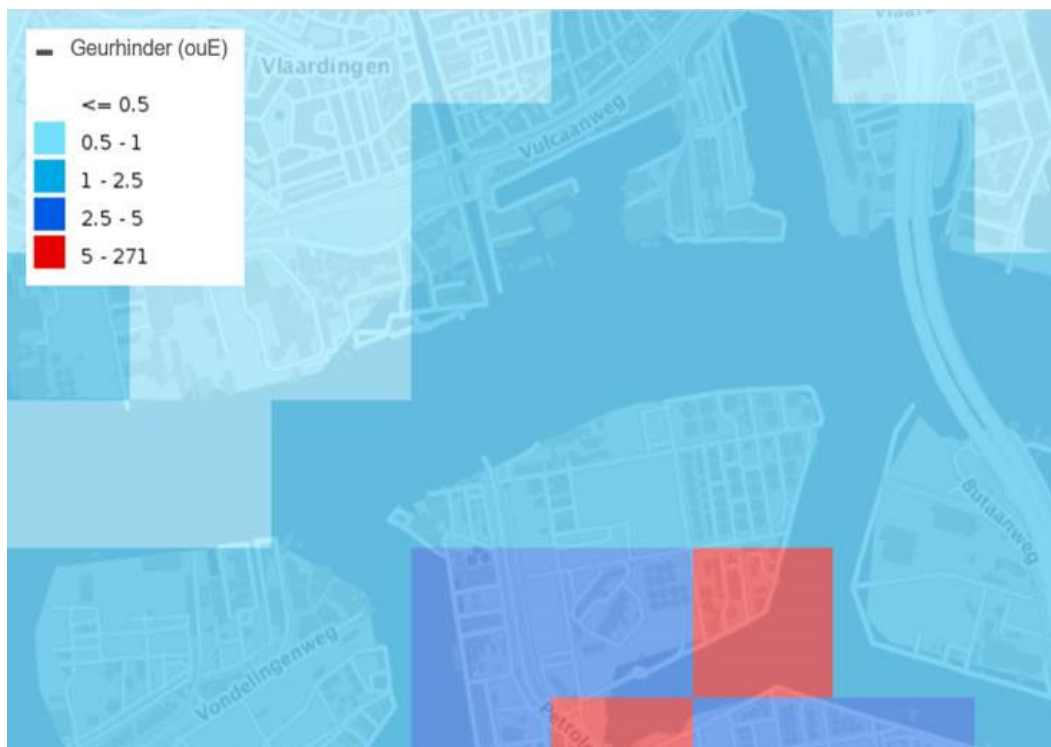
Geurhinder

Het plangebied ligt op een afstand van enkele honderden meters van geur veroorzakende petrochemische industrie en andere bedrijvigheid die geuroverlast kan veroorzaken. De bedrijven zijn in verschillende richtingen rondom het plangebied gelegen. Er zijn geen wettelijke grenswaarden voor geur waaraan een ruimtelijk project moet worden getoetst. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geurbelasting waaraan toekomstige bewoners van het plangebied bloot zouden kunnen staan echter wel van belang. Datzelfde geldt voor de vraag in hoeverre de geurrelevante bedrijven kunnen worden beperkt door de beoogde herontwikkeling.

In het provinciale geurbeleid is vanwege de cumulatie van geur een speciale geuraanpak vastgelegd voor het kerngebied van de Rijnmond. Uit beschikbare informatie van de DCMR blijkt dat ter plaatse van het plangebied de cumulatieve geurbelasting tussen de 1 en 2.5 ouE ligt (zie figuur 5.1). Op grond van het provinciale geurhinderbeleid ligt de hindergrens bij 0,5 ouE/m³ en de ernstige hindergrens bij 5,0 ouE/m³. Het aanvaardbaar hinderniveau ligt in het gebied tussen de ernstige hindergrens en de streefwaarde (geen hinder). De cumulatieve geurbelasting ter hoogte van het plangebied ligt weliswaar ruim boven de hindergrens van 0,5 ouE/m³, maar ook ruim onder de ernstige hindergrens van 5,0 ouE/m³. Dat betekent dat er kans is op waarneming van geur door industriële bedrijven en dat enige mate van hinder niet volledig kan worden uitgesloten. Dit zal lang niet altijd hinderlijk zijn, maar de kans is wel aanwezig vanwege de nabijheid van de bronnen tot de woningen en het karakter van de bedrijvigheid. De geurhindersituatie wordt aanvaardbaar geacht, maar in de publiciteitsuitingen richting potentiële toekomstige bewoners zal duidelijk worden gemaakt dat ter plaatse verhoogde geurbelastingen kunnen optreden, zodat zij een afgewogen beslissing kunnen nemen.

Door de aanpak binnen het kerngebied Rijnmond en de voorwaarden uit het provinciale geurbeleid is het uitgesloten dat de geurbelasting in de toekomst verder toeneemt. Uitgangspunt bij vergunningverlening is het toepassen van best beschikbare technieken, conform de IPPC en RIE-richtlijnen. Het toepassen van de best beschikbare technieken moet leiden tot het gebruik van die techniek die een zodanige emissiereductie tot gevolg heeft dat bedrijven hun eventuele aanwezige bijdragen van geur aan de reeds aanwezige hoge geurbelasting in het Rijnmondgebied minimaliseren. Hierbij wordt in het provinciale beleid het streven gehanteerd dat buiten de terreingrens geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar mag zijn.

Toepassing van BBT waarbij de lokale omstandigheden in acht moeten worden genomen leidt in het Rijnmondgebied, zolang de geurhinder zich op een te hoog niveau bevindt, tot verdergaande maatregelen dan elders. Het is de verwachting dat deze aanpak zal leiden tot een verdere vermindering van de geurbelasting in het Rijnmondgebied. De beoogde herontwikkeling heeft geen gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de geurrelevante bedrijven en/of de door de bedrijven te treffen maatregelen. De herontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied, waarbij zowel binnen het plangebied als direct grenzend aan het plangebied reeds bestaande woningen aanwezig zijn. Gezien de relatief beperkte omvang van het woningbouwprogramma (maximaal 79 woningen, deels vervangende nieuwbouw) zal de herontwikkeling op het niveau van de hele woonwijk Maaswijk daarnaast niet leiden tot een wezenlijke toename van het aantal (potentieel) gehinderden.



Figuur 5.1 Cumulatieve geurbelasting industriële activiteiten
(bron: <https://www.dcmr.nl/geurhinder-zuid-holland-en-zeeland>)

Conclusie

Uit een inventarisatie van de bedrijven in de omgeving van het plangebied (op basis van de richtafstanden voor gemengd gebied zoals opgenomen in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering) blijkt dat voor verschillende bedrijven de richtafstand over het plangebied is gelegen. Dit betekent dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarbij zijn de aspecten geluid, externe veiligheid en geur maatgevend. In paragraaf 5.4.2 komt geluidhinder vanwege de aanwezige bedrijven in de omgeving van het plangebied aan de orde. In paragraaf 5.6 wordt ingegaan op de risicosituatie als gevolg van de aanwezige inrichtingen.

Wat betreft de geurhindersituatie wordt geconcludeerd dat binnen het plangebied sprake is van een verhoogde kans op geurwaarneming maar dat de geurbelasting niet zo hoog is, dat deze een belemmering vormt voor de beoogde herontwikkeling. Er zal in de publiciteitsuitingen over de woningbouwontwikkeling duidelijk moeten worden gemaakt dat in het plangebied geur van industriële bedrijvigheid kan worden waargenomen. Op die manier zullen toekomstige bewoners een afgewogen beslissing kunnen nemen wanneer ze besluiten er te gaan wonen. De geurrelevante bedrijven in de omgeving worden door de realisatie van de nieuwe woningen niet in de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden beperkt.

5.4 Geluid

5.4.1 Toetsingskader

Wet geluidhinder

Industrielawaai

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dienen alle industrie- en bedrijventerreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoneerd te zijn. De bedoelde inrichtingen - vroeger ook wel 'A-inrichtingen' genoemd - zijn nader genoemd in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Rondom deze industrieterreinen dient een geluidszone te worden vastgesteld en vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies dient rekening te worden gehouden met de zonering van industrielawaai. De uiterste grenswaarde voor nieuwe woningen bedraagt 55 dB(A). Bij vervangende nieuwbouw kan onder voorwaarden een hogere waarde tot 65 dB(A) worden vastgesteld.

Wegverkeerslawaa

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven - bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszones langs wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging.

Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de zone van een weg, dient getoetst te worden aan de normen van de Wgh. Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde en uiterste grenswaarde (zie tabel 5.6). De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan.

Tabel 5.6 Relevante grenswaarden woningen

	Voorkeursgrenswaarde	Uiterste grenswaarde
Wegverkeerslawaa	48 dB	63 dB

Bouwbesluit

De geluidswaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB voor wegverkeer en 35 dB(A) voor industrielawaai.

De Interimwet stad-en-milieubenadering

Sinds 1 februari 2006 is de Interimwet stad-en-milieubenadering van kracht. Doelstelling van deze wet is het bereiken van een zuinig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Op basis van deze wet mogen gemeenten, na zorgvuldig onderzoek en onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de wettelijke milieunormen voor bodem, geluid en/of lucht. Doel hiervan is een grotere beleidsvrijheid voor gemeenten waardoor lokaal meer maatwerk mogelijk is, uitgaande van een integrale benadering van alle aspecten van leefomgevingskwaliteit.

De wet gaat er daarbij van uit dat gemeenten in hun planvorming de zogenaamde stad-en-milieubenadering toepassen die bestaat uit drie stappen:

- vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan en werken aan brongerichte maatregelen (stap 1);
- zoeken naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving (stap 2);
- als milieunormen of wettelijke procedures de gewenste stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten via een afzonderlijk besluit van de gemeenteraad afwijken van bestaande regels (stap 3).

Het voornemen tot het nemen van dit besluit moet door burgemeester en wethouders worden gemeld bij gedeputeerde staten.

Regionaal afsprakenkader geluid & ruimtelijke ontwikkeling

De gemeente Vlaardingen heeft samen met andere gemeenten in de regio, Havenbedrijf Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Deltalinqs en DCMR het Regionaal afsprakenkader geluid en ruimtelijke ontwikkeling (RAK) ondertekend. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over ruimtelijke plannen in de omgeving van de gezonde industrieterreinen. Het doel van het RAK is een brede afstemming op regionaal niveau in een vroeg stadium van woningbouw- en havenontwikkeling om problemen in vergunningprocedures te voorkomen, elkaar niet te verrassen en geen onnodige kosten te maken. In het RAK wordt afgesproken met welke werkwijze de partners rondom haven en omgeving, binnen de geldende geluidkaders, samenwerken om zowel haven als omgeving te blijven ontwikkelen. Het plangebied is gelegen binnen de oranje zone zoals aangeduid op de kaarten in de bijlage bij het RAK (geluidbelasting tussen de 55 en 60 dB(A)). Binnen deze zone zijn woningbouwplannen alleen mogelijk als deze zijn opgenomen in het overzicht in de bijlage bij het convenant. Het plangebied is onderdeel van het gebied Maaswijk dat als woningbouwlocatie is opgenomen in het RAK.

Gemeentelijk geluidsbeleid

Door de gemeente Vlaardingen is een beleidsregel hogere grenswaarden geluid vastgesteld. In de beleidsregel zijn voorwaarden opgenomen voor het vaststellen van hogere waarden. De beleidsregel heeft geen betrekking op industrielawaai. Deze voorwaarden gelden alleen voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. De voorwaarden zijn afhankelijk van de vraag welke geluidsbron het betreft, of het om woningen dan wel om andere geluidsgevoelige bestemmingen gaat, of de geluidsgevoelige bestemming dan wel de geluidsbron het eerst aanwezig was en onder welke omstandigheden de woningen of geluidsgevoelige bestemmingen dan wel de geluidsbron wordt gerealiseerd. De voorwaarden zijn in de beleidsregel nader gespecificeerd. Zie ook paragraaf 2.5.18.

Goede ruimtelijke ordening

Voor een aantal geluidbronnen zijn in de Wgh geen wettelijke normen vastgelegd. Daarbij gaat het onder andere om bronnen die ook een bijdrage leveren aan de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied, te weten de varende schepen, aangemeerde schepen en 30 km/h wegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de geluidbelastingen door deze bronnen ook bij de akoestische afwegingen en de eventueel te treffen maatregelen te betrekken.

5.4.2 Onderzoek

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde woningen te toetsen aan de geldende normen. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 1. Deze paragraaf geeft een samenvattend overzicht van de berekeningsresultaten.

Industrielawaai Botlek-Pernis

Op basis van de contouren bij het Regionaal afsprakenkader geluid en ruimtelijke ontwikkeling (RAK) ligt de locatie tussen de 58 en 60 dB(A)-contour. Voor de vierde bouwlaag en hoger dient de geluidbelasting met 1 dB te worden verhoogd. Er zijn berekeningen uitgevoerd om de geluidbelasting op alle gevels specifiek in beeld te brengen en op die manier een beeld te krijgen van de geluidbelastingen op de (al dan niet gedeeltelijk) afgeschermden gevels. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ter plaatse van een groot deel van de appartementen sprake is van een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder (55 dB(A)). Een deel van de appartementen (de appartementen die zijn gesitueerd aan de Westhavekade) kan worden beschouwd als 'vervangende nieuwbouw', waarvoor een maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A) geldt. Deze waarde wordt niet overschreden. Dat betekent dat voor het oostelijke deel van het bouwplan een hogere waarde op grond van de Wgh kan worden vastgesteld.

Industrielawaai Vulcaanhaven-Koningin Wilhelminahaven-Klein Vettoord (VKV)

De percelen aan de overzijde van de buitenhaven en rond de KW-haven zijn in de huidige situatie onderdeel van het gezonde industrieterrein VKV. De gemeente Vlaardingen bereidt een dezonering voor. Voor de beschouwing in het kader van stad-en-milieu en de vat te stellen hogere waarden wordt daar niet op geanticipeerd en voor deze ontwikkeling wordt uitgegaan van de vigerende situatie.

De maximale geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de Westhavekade bedraagt 57 dB(A) en is daarmee lager dan de maximale ontheffingswaarde bij vervangende nieuwbouw (65 dB(A)). De maximale geluidbelasting ter plaatse van de woningen binnen het zuidelijke en westelijke deel van het bouwplan bedraagt ter plaatse van het hoekappartement op de bovenste bouwlaag maximaal 56 dB(A) en is daarmee 1 dB(A) hogere dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Ter plaatse van de overige woningen binnen het zuidelijke en westelijke deel van het bouwplan wordt de maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen niet overschreden.

Wegverkeerslawaai

De wegen in de directe omgeving van het plangebied zijn niet gezondeerd (de maximumsnelheid bedraagt 30 km/h). In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde woningen echter wel te worden meegewogen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer zeer beperkt is (cumulatief ten hoogste 55 dB, zonder aftrek).

Nestgeluid schepen

Voor het nestgeluid van afgemeerde schepen gelden weliswaar geen wettelijke normen, maar de geluidbelasting ter hoogte van het plangebied is relatief hoog. Dat geldt zowel voor de geluidbelasting ten gevolge van de ligplaatsen in de Vlaardingse havens (maximaal 60 dB(A)) als de ligplaatsen aan de overzijde van de Nieuwe Maas (maximaal 59 dB(A)). Een extra complicerende factor is dat het nestgeluid een laagfrequent karakter heeft. Bij de samenstelling van de gevelconstructies dient hieraan nadrukkelijk aandacht te worden besteed, in het bijzonder aan de zijde waar de slaapkamers zijn voorzien. Een van de maatregelen in het MER om de geluidbelasting te beperken is het toepassen van walstroom. Hier is in het onderzoek ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan voortsnog geen rekening mee gehouden.

Scheepvaartlawaai

De geluidbelasting ten gevolge van het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas bedraagt maximaal 63 dB op de meest belaste zuidgevels. Ook op de achterliggende oostelijk en westelijk georiënteerde gevels is er echter sprake van relatief hoge geluidbelastingen ten gevolge van het scheepvaartverkeer. Net als bij het nestgeluid zal het geluid van passerende schepen een laagfrequente component bevatten.

Toetsing aan gemeentelijke hogere waardenbeleid

Op grond van het gemeentelijke hogere waardenbeleid dienen woningen te beschikken over een geluidluwe zijde of loggia, een geluidluwe buitenruimte en dienen de meeste slaapkamers te worden gesitueerd aan de geluidluwe zijde. Deze voorwaarden gelden voor de geluidbronnen spoorweglawaaï en wegverkeerslawaaï, maar niet voor industrielawaaï. De slaapkamers zijn voor een belangrijk deel aan de zijde van de binnentuin gesitueerd. Gezien de resultaten van het akoestisch onderzoek kan aan de voorwaarden uit het gemeentelijke beleid worden voldaan. De geluidbelasting door het wegverkeer is zeer beperkt en de woningen zijn buiten de geluidzone van de Hoekse Lijn gelegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en het te nemen hogere waardenbesluit is echter een bredere afweging van de akoestische situatie noodzakelijk, waarbij ook de geluidbelastingen door de industrie en de schepen (varend en afgemeerd) wordt betrokken. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 5.4.4

De grenswaarde voor een onaanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting is in het gemeentelijke beleid bepaald op 70 dB. De maximaal berekende cumulatieve geluidbelasting (alle wettelijk gezoneerde en niet gezoneerde bronnen samen) bedraagt 66 dB en is daarmee lager dan de grenswaarde uit het gemeentelijk beleid.

5.4.3 Stad-en-milieu benadering

Proces en procedure

De geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein Botlek-Pernis ligt op delen van het bouwplan boven de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Ter plaatse van één van de woningen geldt dat ook voor de geluidbelasting ten gevolge van de Vlaardingse terreinen. De Interimwet Stad-en-Milieu biedt mogelijkheden om onder voorwaarden af te wijken van wettelijke grenswaarden. Binnen de planvorming is vanaf het begin de stad-en-milieubenadering toegepast die bestaat uit de volgende drie stappen:

1. vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan en werken aan brongerichte maatregelen (stap 1);
2. zoeken naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving (stap 2);
3. als milieunormen of wettelijke procedures de gewenste stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten via een afzonderlijk besluit van de gemeenteraad afwijken van bestaande regels (stap 3).

In het rapport in bijlage 3 is beschreven op welke wijze deze stappen zijn doorlopen. Na het doorlopen van de eerste twee stappen is geconcludeerd dat het, om te komen tot een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit, noodzakelijk is om voor een deel van de woningen een Stap 3-besluit vast te stellen op grond van de Interimwet Stad-en-Milieu. Daarmee wordt voor het industrieterrein Botlek-Pernis een hogere geluidbelasting toegestaan dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Op grond van de beoordelingssystematiek uit het RAK bedraagt de maximaal vast te stellen hogere waarde 61 dB(A).

Het voornemen tot het nemen van een Stap 3-besluit is gemeld aan Gedeputeerde Staten. De reeds ingediende melding is opgenomen in bijlage 2. Gelijktijdig met de publicatie en de terinzagelegging van de ontwerpomgevingsvergunning zal ook het ontwerp Stap 3-besluit worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd. De onderbouwing van het Stap 3-besluit is opgenomen in bijlage 3. Het rapport bevat ook de onderbouwing voor de woningen en bronnen waarvoor een 'reguliere' hogere waarde kan worden vastgesteld.

Compenserende maatregelen

In de Interimwet is aangegeven dat moet worden nagegaan of de nadelige gevolgen van het voorgenomen besluit voor het milieu moeten en kunnen worden gecompenseerd. Uitgangspunt is dat de compenserende maatregelen een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving (zowel binnen als buiten de woningen) en dat de kosten van de maatregelen (financieel) in verhouding

staan met het compenserende effect. Er wordt voor gekozen om de compenserende maatregelen ook toe te passen voor de woningen waarvoor geen Stap 3-besluit wordt genomen, maar een 'reguliere' hogere waarde wordt vastgesteld. Op deze wijze is in de voor alle toekomstige woningen sprake van een vergelijkbaar goed akoestisch woon- en leefklimaat. Het gaat om de volgende maatregelen die hieronder nader worden toegelicht:

- gebouwgebonden maatregelen waarmee voor de woningen die niet beschikken over een geluidluwe gevel alsnog een geluidluwe gevel of geveldeel wordt gerealiseerd en waarmee sprake is van een goed akoestisch binnenklimaat;
- een geluidluwe, kwalitatief hoogwaardige collectieve binnentuin.

Gebouwgebonden maatregelen

Geluidluw geveldeel ter plaatse van slaapkamers

Een geluidluwe gevel speelt een belangrijke rol bij het tegengaan van ernstige geluidhinder en slaapverstoring. Op grond van het gemeentelijk geluidbeleid geldt de voorwaarde van een geluidluwe gevel niet bij het vaststellen van hogere waarden voor industrielawaai. Uitgangspunt voor het bouwplan aan de Maasboulevard-Westhavenkade is dat zoveel mogelijk woningen beschikken over een geluidluwe gevel of geluidluw geveldeel, waarbij ook de geluidbelasting door de industrieterreinen, het nestgeluid en het scheepvaartlawaai wordt betrokken. In het ontwerp zijn de slaapkamers van de toekomstige woningen zo veel mogelijk aan de gevels grenzend aan de binnentuin gesitueerd.

De woningen op de lager gelegen bouwlagen beschikken aan die zijde zonder aanvullende maatregelen over een geluidluwe gevel. Op de hoger gelegen bouwlagen zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om de kans op slaapverstoring te beperken. Ook de hoekappartementen (zuidwesthoek van het gebouw) vragen om specifieke aandacht en aanvullende maatregelen. In de onderbouwing van het Stap 3-besluit en de onderliggende stukken is een afweging opgenomen van de mogelijke maatregelen. Daarbij is rekening gehouden met de hoogte van de optredende geluidbelastingen en het geluidsspectrum. Op basis daarvan wordt gekozen voor de toepassing van zogenaamde 'Comfortboxen' (of akoestisch vergelijkbare maatregelen). Een Comfortbox bestaat uit een geluidwerend lamellenrooster (louvre) met aan de binnenzijde een afsluitbaar ventilatieluik. Met deze afscherming wordt het invallend geluidniveau op de achtergelegen feitelijke gevel van de verblijfsruimte gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde / richtwaarde zoals die hiervoor per bron is benoemd. De Comfortbox biedt bewoners de mogelijkheid om ongestoord te slapen met een hoge mate van ventilatie. Uitgangspunt is dat voor alle woningen die niet beschikken over een geluidluwe gevel door middel van een Comfortbox (of een akoestisch vergelijkbare maatregel) ten minste één slaapkamer per woning wordt voorzien van een geluidluw geveldeel. Dat geldt zowel voor de woningen waarvoor een Stap 3-besluit nodig is, als voor de woningen waarvoor een reguliere hogere waarde wordt vastgesteld.

Binnenniveau

In lijn met het advies van de GGD wordt voor het bepalen van de benodigde gevelwering uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting. De geluidwering dient groter of gelijk te zijn aan het verschil tussen de gecumuleerde geluidbelasting (wettelijk gezoneerde en niet gezoneerde bronnen) en een karakteristiek binnenniveau van 33 dB. Deze eis gaat verder dan de minimale eis op grond van het Bouwbesluit waarbij de geluidwering wordt bepaald op basis van de geluidbelasting per (wettelijke gezoneerde) geluidbron. Bij het bepalen van de benodigde gevelwering wordt ook rekening gehouden met het laagfrequent geluid. In de onderbouwing van het Stap 3-besluit en de onderliggende stukken is voor een aantal representatieve woningen inzicht gegeven in het maatregelenpakket waarbij de minimaal noodzakelijke geluidwering kan worden gerealiseerd. Daarmee is de uitvoerbaarheid van deze maatregel aangetoond. Het binnenniveau van 33 dB op basis van de cumulatieve geluidbelasting is zowel uitgangspunt voor de woningen waarvoor een Stap 3-besluit nodig is, als voor de woningen waarvoor een reguliere hogere waarde wordt vastgesteld.

Geluidluwe binnentuin

Wanneer alle relevante bronnen bij de beoordeling worden betrokken, beschikken niet alle woningen over een eigen geluidluwe buitenruimte. Ter compensatie wordt voorzien in een kwalitatief hoogwaardige, geluidluwe collectieve binnentuin. De binnentuin biedt ruimte voor ontspanning en ontmoeting in een groene en rustige omgeving.

Gezondheidsgevolgen

In het rapport in bijlage 3 is een beoordeling opgenomen van de mogelijke gezondheidsgevolgen van het toestaan van een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde. De beoordeling richt zich niet alleen op de akoestische situatie, maar ook op de andere aspecten die samenhangen met een gezonde leefomgeving, waaronder de risicosituatie, bodemkwaliteit, concentraties luchtverontreinigende stoffen en geurbelasting. De plannen zijn voor advies voorgelegd aan de GGD. De GGD vraagt in haar advies naast de genoemde aspecten onder andere aandacht voor sociale veiligheid, verkeersveiligheid, groene aantrekkelijke fietspaden/voetgangersgebieden/buitenruimte en maatschappelijke voorzieningen in de directe nabijheid.

Het plangebied is gelegen in een gebied met een zekere milieubelasting door de omliggende industrieterrainen en de Nieuw Maas. Bij het uitwerken van de plannen is nadrukkelijk rekening gehouden met de milieusituatie ter plaatse. Uit de beoordeling in bijlage 3 blijkt dat geen sprake is van grote nadelige gezondheidseffecten. Daarbij is het wel van groot belang dat de noodzakelijke maatregelen worden getroffen op het gebied van geluid, externe veiligheid, waterveiligheid en bodemkwaliteit. Het wonen aan het water van de Buitenhaven en de Nieuwe Maas heeft bijzondere kwaliteiten. Naast de binnentuin die onderdeel is van het plan draagt het nabijgelegen Maaspark bij aan een groene leefomgeving met ruimte voor ontmoeting en ontspanning. Deze groene en blauwe (Nieuwe Maas en Buitenhaven) omgeving speelt ook een rol bij het tegengaan van hittestress. Verder is het plangebied goed (en zowel verkeersveilig als sociaalveilig) bereikbaar voor langzaam verkeer. De Westhavenkade en de Abel Tasmanlaan sluiten aan op de Deltaweg en Galgkade, die zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Er zijn plannen om in de nabije toekomst de oversteekbaarheid van de route Deltaweg-Galgkade te vergoten, waardoor de bereikbaarheid van het plangebied verder wordt geoptimaliseerd. Alle voorzieningen zijn op loop- of fietsafstand bereikbaar. Het station Vlaardingen Centrum (onderdeel van de Hoekse Lijn) ligt op ongeveer 500 meter van het plangebied, waardoor toekomstige bewoners makkelijk gebruik kunnen maken van deze metroverbinding (Rotterdam - Hoek van Holland).

Het afwijken van de maximale ontheffingswaarde voor industrielaawaai (Botlek-Pernis) leidt niet tot relevante nadelige gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid.

5.4.4 Conclusie

Uit de onderbouwing van het Stap 3-besluit en het onderliggende akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woningen, rekening houdend met de vormgeving van het bouwplan en de te treffen maatregelen, voor alle toekomstige woningen sprake is van een aanvaardbare akoestische situatie.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Normstelling en beleid

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

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 5.7 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

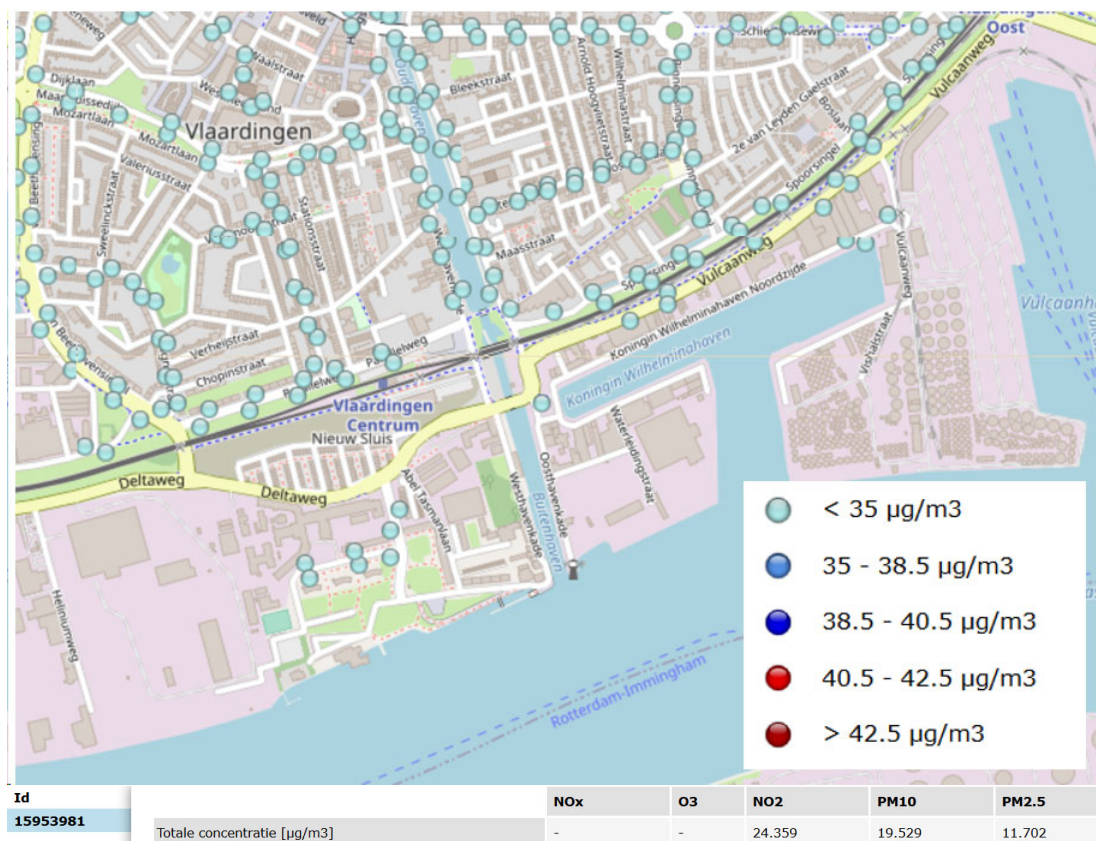
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

5.5.2 Onderzoek

In en rond het plangebied is sprake van verschillende bronnen van luchtverontreiniging, te weten wegverkeer, bedrijvigheid en scheepvaartverkeer. Uit de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties ter hoogte van het plangebied nu al ruim onder de grenswaarden zijn gelegen. Het is de verwachting dat de concentraties in de komende jaren verder zullen dalen door toepassing van schonere technieken.

In 2020 is de situatie als volgt: de jaargemiddelde concentratie NO₂ bedraagt 24 – 25 µg/m³ (grenswaarde 40 µg/m³). De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ ligt net onder de 20 µg/m³ (grenswaarde 40 µg/m³) en de concentratie PM_{2,5} bedraagt circa 12 µg/m³. Het is de verwachting dat de concentraties in de komende jaren verder zullen dalen. Met name de concentraties fijn stof zijn van belang met het oog op de mogelijke gezondheidseffecten. De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie ligt voor PM₁₀ op 15 µg/m³. Aan de advieswaarde wordt voldaan. Voor PM_{2,5} ligt de advieswaarde op 5 µg/m³. De concentraties ter hoogte van het plangebied zijn hoger dan deze advieswaarden. Dit wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentratie (en geldt daarmee niet alleen voor de Rivierzone, maar de hele regio). De bijdrage van de lokale bronnen aan de optredende concentraties is beperkt.

Gezien de concentraties langs de ontsluitende wegen, is het daarnaast uitgesloten dat een overschrijding van grenswaarden zal optreden ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking. Er zullen maximaal 79 woningen worden gerealiseerd. Deze invulling ligt ver onder de drempelwaarde zoals opgenomen in het Besluit NIBM.



Figuur 5.2 Uitsnede NSL-monitoringstool: jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ (in 2020)

In het kader van het MER zijn berekeningen uitgevoerd om de gevolgen van de ontwikkelingen binnen de Rivierzone voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld te brengen. De berekeningsresultaten laten zien dat alle ontwikkelingen in samenhang niet leiden tot overschrijding van grenswaarden en bevestigen dat de concentraties hoger zijn dan de advieswaarden van de WHO. In het MER wordt het verbieden van houtkachels en houtstook in het plangebied als maatregel benoemd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook walstroom kan een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. Deze maatregelen vallen buiten de scope van het bestemmingsplan en zullen bij de verdere ontwikkeling van de Rivierzone nader worden verkend en uitgewerkt.

5.5.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

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

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Er geldt een oriënterende waarde voor het groepsrisico en onder voorwaarden een verantwoordingsplicht tot 200 m binnen de transportroute.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Provinciale omgevingsverordening

Op grond van Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland geldt dat in het gebied tot 25 m van de kade geen nieuwe bebouwing wordt toegelaten. Verder geldt dat tussen 25 en 40 m bebouwing slechts onder voorwaarden wordt toegestaan. De voorwaarden betreffen dan een motivering van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang en het voldoende borgen van de veiligheid door het uitvoeren van de adviezen van de VRR.

Beleidsvisie externe veiligheid Vlaardingen

De gemeentelijke beleidsvisie hanteert nog de (inmiddels verouderde) provinciale voorwaarde van een bebouwingsvrije zone van 40 m. Nu het provinciale beleid gewijzigd is en ook onder voorwaarden tussen 25 en 40 meter mag worden gebouwd, is het verdedigbaar om van deze voorwaarden af te wijken en het provinciale beleid leidend te maken. De gemeentelijke beleidsvisie is op dit punt niet aangepast en afgestemd op de wijziging in het provinciale beleid. Omdat de intentie van de gemeente is om aan te sluiten bij het provinciale beleid, wordt op dit punt afgeweken van het verouderde beleid hierover in de Visie externe Veiligheid van Vlaardingen en aangesloten bij de veiligheidszonering uit de provinciale omgevingsverordening. Aan het bouwen binnen de zone tussen de 25 en 40 meter van de Nieuwe Maas zijn wel eisen en maatregelen verbonden. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 5.6.2.

5.6.2 Onderzoek

Risicovolle inrichtingen

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende risicovolle inrichtingen aanwezig, zowel op de Vlaardingse terreinen (onder andere Vopak Vlaardingen en DFDS Seaways) als aan de overzijde van de Nieuwe Maas. Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de provinciale risicokaart blijkt dat er geen sprake is van PR 10^{-6} -contouren die tot over het reiken. Wel ligt het plangebied binnen de invloedsgebieden van verschillende inrichtingen.

Omdat er een groot aantal ruimtelijke plannen in voorbereiding is, die cumulatief gevolgen zouden kunnen hebben voor de hoogte van het groepsrisico, zijn door DCMR groepsrisicoberekeningen uitgevoerd (zie bijlage 4). Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie en de situatie rekening houdend met alle nu voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaardingen. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de volgende inrichtingen: Vopak Vlaardingen, Cerexagri Arkema Rotterdam, DFDS Seaways, Prodelta Environmental Support en CTT Rotterdam. DCMR geeft aan dat Shell Raffinaderij niet (meer) relevant is, omdat op basis van het meest recente rekenprogramma het invloedsgebied niet meer over Vlaardingen ligt. Uit de rekenresultaten voor de genoemde inrichtingen (samengevat in tabel 5.8) blijkt dat het groepsrisico in alle gevallen meer dan een factor 10 onder de oriëntatiewaarde is gelegen. Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied is wel een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk (zie paragraaf 5.6.3). In dat kader is het plan voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

Tabel 5.8 Resultaten groepsrisicoberekeningen inrichtingen

Inrichting	GR huidige situatie	GR toekomstige situatie (cumulatief Vlaardingse plannen)
Vopak Vlaardingen	Geen GR	Geen GR
Cerexagri Arkema Rotterdam	0,003*OW	0,031*OW
DFDS Seaways	0,017*OW	0,020*OW
Prodelta Environmental Support	0,001*OW	0,001*OW
CTT Rotterdam	0,012*OW	0,012*OW

Transport gevaarlijke stoffen Nieuwe Maas

Direct ten zuiden van het plangebied vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de Nieuwe Maas. De rivier valt onder de werkingssfeer van het Bevt en is onderdeel van het Basisnet. Conform de regeling Basisnet is voor de Nieuwe Maas een PR 10^{-6} -contour vastgesteld van 0 meter.

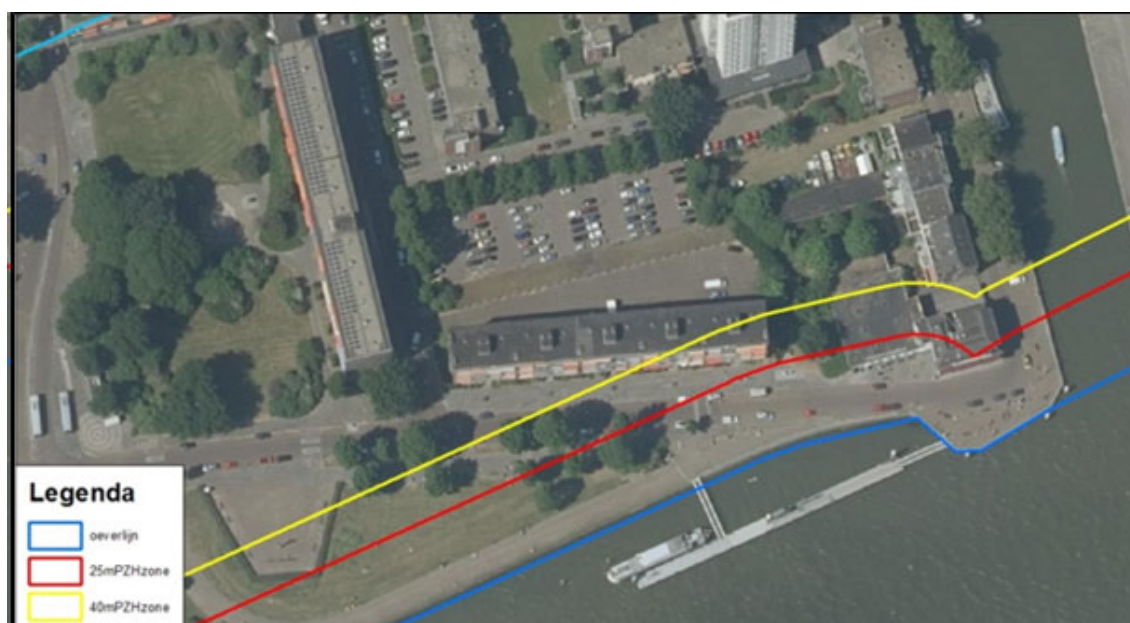
Wel dient rekening te worden gehouden met een vrijwaringszone van 40 meter. De vrijwaringszone wordt feitelijk gezien als plasbrandaandachtsgebied. Bij het bouwen binnen een plasbrandaandachtsgebieden dient rekening te worden gehouden met aanvullende eisen en maatregelen. Hierop wordt nader ingegaan in het vervolg van deze paragraaf. Ook dient in het verband met het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas rekening te worden gehouden met de veiligheidszones uit de provinciale omgevingsverordening. In figuur 5.3 zijn de oeverlijnen met de bebouwingsvrije zone van 25 meter (in het rood) en de vrijwaringszone van 40 meter (geel) weergegeven. Bij het bepalen van de ligging van de zones is rekening gehouden met het verloop van de kade ter hoogte van de ontwikkelingslocatie en is de oeverlijn aangehouden. De beoogde ontwikkeling wordt buiten de 25 meter grens gerealiseerd. Een deel van de ontwikkeling bevindt zich binnen 40 meter van de Nieuwe Maas.

Op grond van de provinciale Omgevingsverordening is nieuwe bebouwing in het gebied tussen de 25 en 40 meter vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Hoewel er in de huidige situatie ook reeds bebouwing aanwezig is binnen de 40 m zone, worden met de herontwikkeling nieuwe kwetsbare objecten binnen de vrijwaringszone gerealiseerd. Uit paragraaf 2.2 blijkt dat sprake is van een grote regionale woningbehoefte. De ontwikkeling voorziet in een deel van deze behoefte waarmee sprake is van een groot maatschappelijk belang. Belangrijk is verder dat het gedeelte van het bouwplan binnen de vrijwaringszone een belangrijke rol speelt waar het gaat om de akoestische afscherming binnen het plangebied. Door de bebouwing aan de zijde van de Nieuwe Maas beschikt een groot deel van de achterliggende woningen over geluidluwe gevels en is ook de collectieve binnentuin geluidluw. Het plan is voor advies voorgelegd aan de VRR. De VRR vraagt voor de bebouwing binnen de vrijwaringszone / het plasbrandaandachtsgebied specifieke aandacht voor de ontvluchtingmogelijkheden (van de risicobron af). Hiermee is in het ontwerp rekening gehouden (zie paragraaf 5.6.3). Voor het deel van het bouwplan dat binnen 40 meter van de Nieuwe Maas is gelegen gelden daarnaast op grond van de Regeling Bouwbesluit 2012 aanvullende bouwkundige eisen. De brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie van een gedeelte van een te bouwen bouwwerk dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied is ten minste 60 minuten van buiten naar binnen (artikel 2.5). In aanvulling daarop zijn specifieke eisen vastgelegd waar het gaat om de brandklassen van constructieonderdelen (artikel 2.6 en 2.7). Verder is vastgelegd dat in een aan de buitenlucht grenzende zijde van een gedeeltelijk in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied te bouwen bouwwerk geen in de veiligheidszone of het plasbrandaandachtsgebied gelegen doorgang aanwezig is waardoor een vluchtroute voert. Er is uitsluitend een van de basisnetroute afgekeerde doorgang aanwezig waardoor een vluchtroute voert (artikel 2.8). In artikel 2.9 zijn eisen opgenomen ten aanzien van de brandcompartimentering en bouwconstructie. In artikel 2.10 is tot slot vastgelegd dat in een veiligheidszone te bouwen bouwwerk met een mechanisch ventilatiesysteem een voorziening heeft waarmee dat systeem bij een calamiteit handmatig kan worden uitgeschakeld. Rekening houdend met de voorgenoemde maatregelen en aanvullende eisen wordt het bouwen binnen de vrijwaringszone acceptabel geacht.

De gemeentelijke beleidsvisie hanteert nog de (inmiddels verouderde) provinciale voorwaarde van een bebouwingsvrije zone van 40 m. Nu het provinciale beleid gewijzigd is en ook onder voorwaarden tussen 25 en 40 meter mag worden gebouwd, is het verdedigbaar om op dit punt af te wijken van het verouderde beleid hierover in de Visie externe Veiligheid van Vlaardingen. Over de Nieuwe Maas vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De rivier valt onder de werkingssfeer van het Bevt en is onderdeel van het Basisnet. Conform de regeling Basisnet is voor de Nieuwe Maas een PR=10-6/jaar contour vastgesteld van 0 meter.

Wel dient rekening te worden gehouden met een vrijwaringszone van 40 meter. De vrijwaringszone wordt feitelijk gezien als plasbrandaandachtsgebied. Ook dient rekening te worden gehouden met de veiligheidszones uit de provinciale omgevingsverordening. In figuur 5.1 zijn de oeverlijnen met de bebouwingsvrije zone van 25 meter (in het rood) en de vrijwaringszone van 40 meter (geel). Bij het bepalen van de ligging van de zones is rekening gehouden met het verloop van de kade ter hoogte van de ontwikkelingslocatie en is de oeverlijn aangehouden. De beoogde ontwikkeling wordt buiten de 25 meter grens gerealiseerd. Een deel van de ontwikkeling bevindt zich tussen de gele en rode lijn. Hierdoor moet er gemotiveerd worden waarom hier objecten toegelaten mogen worden. Hoewel er in de huidige situatie ook reeds bebouwing aanwezig is in de zone tussen de rode en gele lijn, worden met de herontwikkeling nieuwe kwetsbare objecten binnen de vrijwaringszone gerealiseerd. Uit paragraaf 2.2 blijkt dat sprake is van een grote regionale woningbehoefte van 1.800 woningen. Het plan voorziet in een deel van deze behoefte waarmee sprake is van een groot maatschappelijk belang. Om deze reden wordt het bouwen binnen de vrijwaringszone acceptabel geacht. Wel dient bij de verdere uitwerking van het bouwplan nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de risicosituatie. In dat kader wordt het bestemmingsplan voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

De gemeentelijke beleidsvisie hanteert nog de (inmiddels verouderde) provinciale voorwaarde van een bebouwingsvrije zone van 40 m. Nu het provinciale beleid gewijzigd is en ook onder voorwaarden tussen 25 en 40 meter mag worden gebouwd, is het verdedigbaar om op dit punt af te wijken van het verouderde beleid hierover in de Visie externe Veiligheid van Vlaardingen.



Figuur 5.3 Ligging veiligheidszones ter hoogte van de planlocatie

Het groepsrisico in verband met de scheepvaart is niet berekend, omdat hiervoor nog geen bruikbaar rekenprotocol beschikbaar is. Gezien de beperkte omvang van de woningbouwontwikkeling kunnen relevante gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico worden uitgesloten. Op basis van de gegevens die ook zijn gebruikt bij de vaststelling van het Basisnet wordt verwacht dat dat het groepsrisico van de scheepvaart onder de oriëntatiewaarde ligt. Deze aanname is gebaseerd op het feit dat ook andere gebieden langs de Nieuwe waterweg een hogere populatiedichtheid kennen, terwijl ook daar, volgens het Basisnet, geen overschrijding van de oriëntatie waarde plaatsvindt.

5.6.3 Verantwoording en conclusie

Vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van de transportroute over de Nieuwe Maas en diverse risicorelevante inrichtingen is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Daarbij spelen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid een rol. Het programma omvat geen functies met grote groepen mensen met een verminderde zelfredzaamheid. Het plan is voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam. In het advies van de VRR (d.d. 16 december 2019) wordt het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas als maatgevende risicobron beschouwd. Voor het bepalen van de maatregelen gaat de VRR uit van de volgende scenario's:

- worstcase: vrijkomen toxische stoffen door het (instantaan) falen van een tankcompartiment van een binnenvaartschip met ammoniak op de Nieuwe Maas;
- meest geloofwaardig: plasbrandscenario.

De VRR adviseert het volgende:

- Omdat de ontwikkeling binnen de 25 en 40 meter van de Nieuwe Maas is gelegen, is het van belang om ervoor te zorgen dat de aanwezigen in geval van een plasbrand op de Nieuwe Maas veilig kunnen vluchten. Daarbij is het wenselijk dat men uit de woning van de bron (in dit geval de Nieuwe Maas) af kan vluchten.
- Om de plasbrand en eventuele secundaire branden te kunnen bestrijden, is het van belang dat het gebied (tweezijdig) bereikbaar is voor hulpdiensten en dat er voldoende bluswater aanwezig is. Voor de verdere uitwerking hiervan verwijs ik u naar de 'Handleiding advies bluswater en bereikbaarheid' van de VRR.
- 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 "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand". Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft. Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Op de website "www.rijnmondveilig.nl" vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.

Met het eerste punt uit het advies is rekening gehouden door voor alle woningen binnen de veiligheidszone de mogelijkheid te bieden om de woning via de zijde van de binnentuin te verlaten. Wat punt 2 betreft is van belang dat het plangebied vanaf twee zijdes bereikbaar is (via de Westhavenkade en via de Abeltasmanlaan, of Bartholomeus van Buerenweg en de Maasboulevard). Waar het gaat om de beschikbaarheid van bluswater zal worden voldaan aan de geldende richtlijnen. Wat punt 3 betreft zal in de communicatie met de toekomstige bewoners aandacht worden besteed aan de risicosituatie.

Door het treffen van de aanvullende bouwkundige maatregelen binnen de veiligheidszone en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de punten uit het advies van de VRR, is binnen het gebied sprake van een aanvaardbare risicosituatie.

5.7 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan zijn geen planologisch relevante kabels of leidingen gelegen.

5.8 Bodemkwaliteit

5.8.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig bodemonderzoek te worden uitgevoerd en zonodig een sanering uitgevoerd te worden als de bodemkwaliteit niet voldoet aan de bodemkwaliteit behorende bij de nieuwe bestemming, vanwege de functiewijziging naar een gevoeliger bestemming (van industrie naar wonen met en zonder tuin).

5.8.2 Onderzoek en conclusie

Door BMA Milieu is verkennend onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5. Voor het realiseren van de gewenste bestemming dienen op diverse plaatsen eerst saneringsmaatregelen te worden uitgevoerd en afgerond. Gezien het historische, immobiele karakter van de verontreinigingen (zware metalen, PAK, asbest, zware oliesoorten) kan naar verwachting voor het grootste deel van het plangebied worden volstaan met het aanbrengen van een isolatiemaatregel (leeflaag of verharding). Daarmee kunnen belemmeringen vanwege de bodemkwaliteit worden weggenomen. Voor een beschrijving van de verschillende locaties in en rond het plangebied wordt verwezen naar het overzicht in bijlage 5. Voorafgaand aan de voorgenomen herontwikkeling, (graaf)werkzaamheden op en in de bodem, een saneringsplan dient te worden opgesteld of een BUS melding te worden gedaan.

Voorafgaand aan de realisatie van de woningen zullen alle noodzakelijke saneringsmaatregelen zijn getroffen. Waar het gaat om de financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt rekening gehouden met de kosten die samenhangen met deze maatregelen. De bodemkwaliteit ter plaatse staat de beoogde herontwikkeling dan ook niet in de weg.

5.9 Water

5.9.1 Inleiding

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

5.9.2 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgelegd om ten behoeve van de voorbereiding van een ruimtelijk plan vooroverleg te voeren met de waterbeheerder(s), de zogenaamde watertoets. De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten.

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

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap (hoogheemraadschap). De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van alle wateren door middel van het stellen van haalbare doelen die in 2015 worden bereikt. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau. Verdere beleidskaders zijn het Nationaal Waterplan, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

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

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen geldt een aantal regels, zodat het hoogheemraadschap zijn taken goed kan uitoefenen. Deze regels zijn vastgelegd in een verordening, genaamd Delflands Algemene Keur. In deze Keur staan gedoogplichten, geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. In de Keur is geregeld dat kern- en beschermingszones voor waterkeringen (en watergangen) in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen deze zones niets 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 waterhuishoudingsysteem, zoals bouwen binnen de kernen/ of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

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

5.9.3 Onderzoek

Plangebied

Het plangebied is gelegen op de hoek van de Westhavenkade en Maasboulevard en grenst aan de Nieuwe Maas (in het zuiden) en de buitenhaven (in het oosten). De maaiveldhoogte van het gebied ligt globaal tussen de 2 m + NAP en 3,5 m + NAP. Gezien het een buitendijks gebied betreft staat het gebied, met name de kades, bij hoogwater regelmatig onder water. Omdat het hier oudere, bestaande bebouwing betreft, wordt dit geaccepteerd. Bij de herontwikkeling wordt het maaiveld binnen de lager gelegen delen ter plaatse van de beoogde woningen opgehoogd naar 3,45 m + NAP (zie toelichting waterveiligheid).

Waterkeringen

Ten noorden van het plangebied loopt ter hoogte van de Galgkade een primaire waterkering, de zogeheten Delflandsedijk. De in acht te nemen kern- en beschermingszone is conform de vigerende legger. Nieuwe bebouwing is binnen de grens waterstaatswerk in principe niet mogelijk. Binnen de beschermingszone, die zich buitendijks uitstrekt tot de Nieuwe Maas, mag alleen worden gegraven en/of gebouwd met een keurontheffing van het Hoogheemraadschap. Het plangebied ligt weliswaar op ruime afstand van de waterkering, maar wel binnen de beschermingszone. Om deze reden zal afstemming met het Hoogheemraadschap plaatsvinden over de ingrepen die samenhangen met de beoogde herontwikkeling. Gezien de afstand tot de waterkering en de aard en omvang van de ingrepen zijn er geen knelpunten te verwachten.

Oppervlaktewater/grondwater

Het plangebied is gelegen op hogere gronden die vrij kunnen afwateren op de Nieuwe Maas. Voor dergelijke buitendijkse gebieden geldt geen wateropgave. In het buitendijkse gebied blijft wateroverlast beperkt tot situaties waarbij de waterstand in de Nieuwe Maas de stand van 1,70 m + NAP overschrijdt (zie toelichting waterveiligheid).

Het freatische grondwater in het plangebied staat onder invloed van de Nieuwe Maas en staat gemiddeld 1 à 2 meter onder maaiveld. De diepere watervoerende pakketten worden beïnvloed door de Nieuwe Maas en hebben ter plaatse van het plangebied een stijghoogte van circa 0,0 m + NAP. Gezien de hoogteligging van het maaiveld en de freatische grondwaterstand binnen het plangebied is sprake van ruim voldoende drooglegging, zodat grondwateroverlast niet voorkomt.

Het plangebied is verder niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Waterketen

Het gebied maakt onderdeel uit van het bemalingsgebied Maasboulevard. Dit heeft een gescheiden stelsel, waarbij het huishoudelijke en industriële afvalwater via een rioolgemaal aan de Galgkade wordt afgevoerd naar de AWZI De Groote Lucht. Het hemelwater (hwa) wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas. De groene binnentuin biedt mogelijkheden voor vertraagd afvoeren van hemelwater. Om in te spelen op klimaatverandering worden (in lijn met de voorkeursvolgorde voor verwerking van hemelwater uit het vGRP) maatregelen getroffen voor het bufferen van water. Het kan gaan om maatregelen op, onder of in de gebouwen, of onder het maaiveld. Deze maatregelen worden bij de verdere uitwerking van de plannen nader geconcretiseerd en worden getoetst aan de Hemelwaterverordening van de gemeente Vlaardingen.

Ten gevolge van de woningbouwontwikkeling neemt de druk op de riolering verder toe. Rekening houdend met alle toekomstige ontwikkelingen binnen de Rivierzone zijn aanpassingen aan de riolering noodzakelijk. Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat een bijdrage geleverd moet worden om een goede afvoer van rioolwater naar de waterzuivering te waarborgen. Hierover zullen overkoepelende afspraken gemaakt te worden, ook met de andere ontwikkelaars.

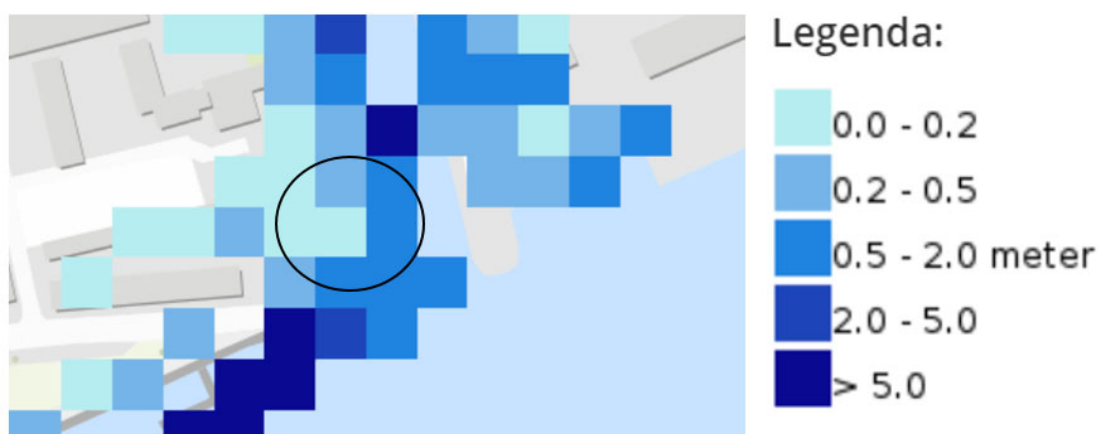
Bij nieuwbouw en de aanleg van de parkeervoorzieningen moet gebruik worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen (dus geen zink, koper, lood en PAK's houdende materialen) die niet uitlogen, of de bouwmaterialen moeten worden voorzien van een coating om uitloging tegen te gaan. Op deze manier wordt diffuse verontreiniging van water (en bodem) voorkomen.

Waterveiligheid

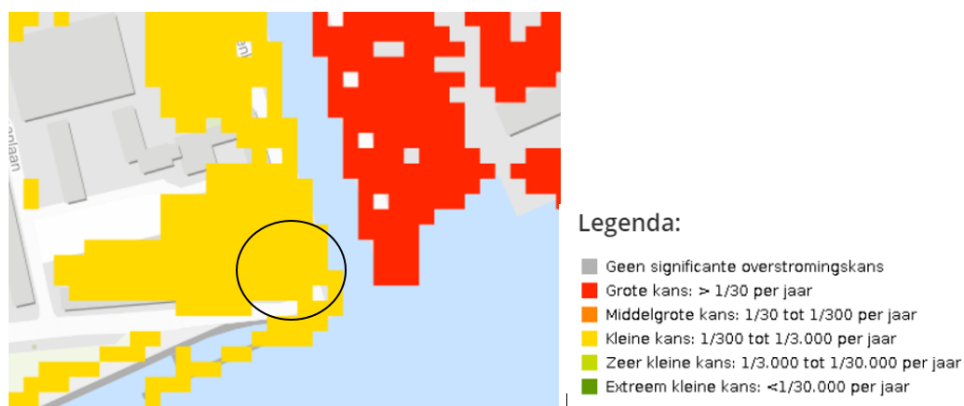
Vanwege de buitendijkse ligging van het plangebied en de hoogte van het maaiveld ter plaatse, dient rekening te worden gehouden met mogelijke overstromingsrisico's. Dat geldt met name voor de lager gelegen kades. Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de klimaateffectatlas (www.klimaateffectatlas.nl) blijkt dat ter hoogte van het plangebied door de verschillende in maaiveldhoogtes ook de maximale waterdiepte bij een eventuele overstroming varieert (zie figuur 5.4). Figuur 5.4 laat de kans op een overstroming met 20 cm zien.

De Maeslantkering sluit momenteel bij een waterstand van 3,00 m + NAP (gemeten in het Boerengat in Rotterdam). Dit betekent dat de maximale waterstand bij Vlaardingen circa 3,20 m + NAP zou kunnen worden, waarbij nog geen rekening wordt gehouden met grotere rivierafvoeren. Het vloerniveau van de toekomstige woningen binnen het plangebied zal op een minimale hoogte van 3,45 m + NAP zijn gelegen. Dat betekent dat de woningen aan de zijde van de Westhavenkade en de Maasboulevard op een plint worden gerealiseerd waardoor de entrees hoger liggen dan het straatniveau. Onder de binnenplaats zal een parkeervoorziening worden gerealiseerd. Ook de inrit van de parkeervoorziening zal op voldoende hoogte zijn gelegen om problemen bij hoog water te voorkomen. Dat geldt ook voor nutsvoorzieningen en ventilatievoorzieningen e.d. De Westhavenkade en de Maasboulevard zijn relatief laag gelegen (ongeveer 2 m + NAP), maar de ontsluitingsroute van de parkeervoorziening (via de Columbusstraat en Abel Tasmanlaan) ligt hoger (3 tot 3.5 m + NAP), waardoor het plangebied ook bij hoge waterstanden bereikbaar is.

Door de verhoogde ligging van de toekomstige woningen en de bereikbaarheid via (in ieder geval 1) hoger gelegen ontsluitingsroute is de kans op slachtoffers als gevolg van een overstroming beperkt en wordt voorkomen dat de locatie en omgeving maatschappelijk en economisch wordt ontwricht gedurende een overstroming. Ook buiten het plangebied zullen in het kader van de ontwikkeling van de Rivierzone maatregelen worden getroffen om de overstromingsrisico's te beperken. In het MER zijn de mogelijke maatregelen beschreven. Deze worden de komende periode verder uitgewerkt en geconcretiseerd.



Figuur 5.4 Overstromingsdiepte, grote kans (bron: www.klimaateffectatlas.nl)



Figuur 5.5 Plaatsgebonden overstromingskans 20 cm, norm 2050 (bron: www.klimaat-effectatlas.nl)

5.9.4 Conclusie

De ontwikkeling heeft geen relevante negatieve gevolgen voor de waterhuishouding. Bij de uitwerking van de plannen wordt rekening gehouden met het risico op overstromingen. Daarnaast vormt de druk op de riolering een aandachtspunt. Hierover zullen overkoepelende afspraken worden gemaakt, ook met de ontwikkelaars van de andere locaties binnen de Rivierzone.

5.10 Ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

5.10.1 Toetsingskader

Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

Bescherming van natuurgebieden wordt gewaarborgd door de Wet natuurbescherming en de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro). Natura 2000-gebieden worden beschermd door de Wnb en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) wordt beschermd door de Wro.

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een ruimtelijke onderbouwing dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland

In de provincie Zuid-Holland wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 6 bij de verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

5.10.2 Onderzoek en conclusie

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van en ligt niet nabij een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het NNN. De Nieuwe Maas maakt wel deel uit van het NNN. De herontwikkeling in het plangebied leidt niet tot negatieve effecten op de, ver weg gelegen, natuurgebieden. In bijlage 6 is een onderzoek opgenomen waaruit blijkt dat het bestemmingsplan niet leidt tot een toename van stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden.

De Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

In het plangebied is door ecologisch adviesbureau Mertens BV een quickscan beschermde dieren- en plantensoorten uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen in de bijlage 7.

Uit de quickscan blijkt dat er algemene broedvogels aanwezig zijn in het plangebied. Hierdoor is het noodzakelijk om groen te rooien en gebouwen te slopen buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen door bijvoorbeeld vogelverschrikkers te gebruiken. Op deze manier kan voorkomen worden dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde zoogdieren en amfibieën aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in provincie Zuid-Holland. Daarnaast kan de aanwezigheid van vleermuizen niet worden uitgesloten. Ook effecten op deze soorten kunnen niet worden uitgesloten. Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd om eventuele effecten en maatregelen op een adequate manier in te kunnen schatten, zie bijlage 8.

Uit de resultaten van het nader onderzoek komt naar voren dat in en direct rond de deelgebieden laatvlieger, gewone en ruige dwergvleermuizen foerageren. Er zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen de vleermuizen er blijven foerageren. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig. Negatieve effecten op de vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

Gedurende het onderzoek zijn ook geen gierzwaluwen aangetroffen. Negatieve effecten op de gierzwaluwen worden derhalve uitgesloten.

Wel worden met de ontwikkeling aan de Westhavenkade te Vlaardingen vaste rust- en verblijfplaatsen van huismus negatief beïnvloed. Op grond hiervan is een ontheffing Wet natuurbescherming vereist voor de huismus. De ontheffing is aangevraagd en verleend voor de periode 1 juli 2021 tot en met 1 juli 2026, zie bijlage 9. De voorschriften uit de ontheffing worden opgevolgd. Compensatie door natuurinclusief bouwen en vooraf mitigerende maatregelen nemen.

5.10.3 Conclusie

Gebiedsbescherming

Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor natuurgebieden met een beschermden status.

Soortenbescherming

Uit het nader onderzoek blijkt dat negatieve effecten op vleermuizen en gierzwaluwen kunnen worden voorkomen. De vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus worden mogelijk negatief beïnvloed door de beoogde ontwikkeling. Hiervoor is een Wnb-ontheffing aangevraagd en verleend. Omdat de voorschriften van de ontheffing worden opgevolgd, zijn er geen negatieve effecten en staat het aspect ecologie het planvoornemen niet in de weg.

5.11 Windhinder

5.11.1 Toetsingskader

In de omgeving van hoge gebouwen kan sprake zijn van windhinder en windgevaar. Voor windhinder gelden geen wettelijke eisen. Over het algemeen wordt aangesloten bij de normering uit de NEN 8100:2006, waarin een indeling naar kwaliteitsklassen is opgenomen.

5.11.2 Onderzoek en conclusie

Direct ten noorden van het plangebied staat appartementengebouw De Bolder, een flat bestaande uit 19 bouwlagen. Om deze reden is een verkennende studie uitgevoerd (zie bijlage 10).

Uit de resultaten blijkt dat aan de noordzijde van het plangebied ter hoogte van een deel van de binnentuin het effect van de naastgelegen hoogbouw zichtbaar is. Hier is het risico op hinder hoog door de stroming van wind vanaf de naastgelegen hoogbouw. Indien deze stroming kan worden gebroken, dan zal hier een acceptabel windklimaat worden bereikt. Om dit te bereiken, kan in deze stroming vegetatie worden geplaatst in de vorm van bomen en struiken. Dit wordt bij de verdere uitwerking van de plannen voor de binnentuin meegenomen. Door afscherpende vegetatie of andere voorzieningen aan de noordzijde van de binnentuin is binnen de hele binnentuin sprake van een acceptabel windklimaat. Uit de verkennende studie blijkt verder dat er geen risico is op windgevaar.

5.12 Archeologie

5.12.1 Toetsingskader

In de Monumentenwet 1988 is opgenomen dat de gemeenteraad bij de bestemming van de grond rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Hoewel met het in werking treden van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 de Monumentenwet is vervangen, is via het overgangsrecht (hoofdstuk 9 van de Erfgoedwet) geregeld dat bepalingen uit de Monumentenwet 1988, waaronder de hier genoemde, nog altijd van toepassing zijn.

5.12.2 Onderzoek

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Maaswijk' gelden voor het plangebied de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1' (oost- en zuidzijde) en 'Waarde - Archeologie 2' (noordwestzijde). Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' geldt een archeologische verwachting op het aantreffen van waardevolle resten vanaf 30 cm onder maaiveld en dieper. Projecten met een omvang van meer dan 100 m² dienen aandacht te besteden aan archeologie. Vrijgesteld zijn projecten die de bodem minder diep dan 30 cm onder maaiveld roeren. Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' dient aandacht te worden besteed aan archeologie bij projecten met een omvang van meer dan 100 m² en dieper dan 5 m onder het maaiveld. Vrijgesteld zijn projecten die de bodem minder dan 5 m onder maaiveld roeren.

Omdat de ontwikkeling dieper dan 30 cm onder het maaiveld roert, is archeologisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 11.

Op basis van het archeologisch vooronderzoek is vastgesteld dat in het plangebied sprake is van een hoge verwachting op het aantreffen van resten uit de Nieuwe Tijd (vanaf circa 1780). De natuurlijke afzettingen in het plangebied bestaan uit geulafzettingen van de Maas. De afzettingen bestaan uit sediment wat door opslibbing langs de dijken en kades is afgezet. Deze dijken en kades zijn sinds de Late Middeleeuwen aangelegd. Het gebied is vanaf de 18e eeuw omgeven door een kade, waarna het plangebied in gebruik is genomen voor bewoning en industrie. Bovenop de geulafzettingen is een (historisch) ophoogpakket aanwezig vanaf circa 40 cm -mv (2,5 m +NAP). Het ophogingspakket bestaat uit zand of sterk zandige klei en bevat voornamelijk bouwpuin (baksteen, mortelresten) en sintels. De dikte van het pakket varieert tussen de 60 en 130 cm. Dit pakket vormt het archeologisch relevante niveau voor de periode Nieuwe Tijd. Er worden hierin voornamelijk restanten van bebouwing (muur- en funderingsresten) verwacht. Erfgerelateerde resten, zoals beerputten en waterputten, kunnen eveneens aanwezig zijn. Daarnaast is een specifieke verwachting op het aantreffen van funderingsresten van molen De Hoop, alsmede een watergang uit de Nieuwe Tijd.

Er is sprake van een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van resten uit de Nieuwe Tijd (vanaf 1780). Gezien de planvorming zullen de verwachte archeologische resten worden verstoord. Hierom is een vervolgonderzoek (karterende en waarderende fase) nodig om de aard, omvang, ouderdom, gaafheid, conservering en (relatieve) kwaliteit van archeologische waarden vast te stellen.

Het vervolgonderzoek wordt uitgevoerd na de sloop van de gebouwen.

5.12.3 Vertaling in bestemmingsplan

Vooralsnog worden de vigerende archeologische dubbelbestemmingen gehandhaafd, zij het met een iets aangepaste grens. Om de archeologische waarden vast te stellen wordt een vervolgonderzoek uitgevoerd.

5.12.4 Conclusie

Het bestemmingsplan houdt rekening met de in de grond te verwachten archeologische waarden door het overnemen van de archeologische dubbelbestemmingen uit het geldende bestemmingsplan.

5.13 Cultuurhistorie

5.13.1 Toetsingskader

Het plangebied maakt deel uit van het op 14 februari 2013 tot Beschermd Stadsgezicht aangewezen deel van Vlaardingen. Het Beschermd Stadsgezicht in Vlaardingen is aangewezen vanwege het historisch-ruimtelijk karakter dat nog voldoende gaaf en herkenbaar is. Het gebied is een typerend voorbeeld van een middeleeuwse dijk- en havennederzetting die naar aanleiding van uitbreiding van de haven en industrie een stedelijke uitbreiding heeft gekregen eind negentiende, begin twintigste eeuw. Het plangebied ligt in het buitendijkse gebied aan de oostzijde van de Oude haven, dat wordt omschreven als havengebied dat de verbinding tussen Vlaardingen en het water versterkt. De voormalige verbinding tussen het Buitenhaven en Koningin Wilhelminahaven is gedempt. Belangrijk zijn het kadekarakter met steile walkanten en de zichtassen van de Galgkade en Grote Visserijplein op de Buitenhaven en Nieuwe maas. Voor de bebouwing is van belang dat deze gedifferentieerd is (zoals de oude aan de visserij gerelateerde bebouwing) en dat deze aansluit op het havenkarakter.

5.13.2 Onderzoek

In het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. De panden Westhavenkade 97 en Westhavenkade 105-110 zijn beeldbepalende c.q. karakteristieke panden aangewezen door de gemeente Vlaardingen. De sloop van enkele beeldbepalende panden langs de Westhavenkade is zorgvuldig afgewogen. De conclusies van uitgevoerde funderingsrapport geven aan dat er sprake is van een instabiele funderingssituatie. Op basis van deze conclusies heeft het college van burgemeester en wethouders in juli 2019 ingestemd met de voorgenomen sloop van de beeldbepalende panden Westhavenkade 97 tot en met 110. Bij het voornemen tot sloop is advies ingewonnen bij de geïntegreerde Commissie Welstand en Monumenten. De commissie heeft kwaliteitseisen gesteld aan de vervangende nieuwbouw. De commissie heeft inmiddels ingestemd met de voorgenomen nieuwbouw.

5.13.3 Vertaling in bestemmingsplan

Het plangebied maakt in zijn geheel deel uit van het Beschermd Stadsgezicht. Daarom is de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' opgenomen.

5.13.4 Conclusie

In dit bestemmingsplan is een beschermende regeling opgenomen voor het beschermd stadsgezicht, door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden in het gebied.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een koppeling gemaakt tussen de in de voorgaande hoofdstukken beschreven elementen en de verbeelding (plankaart en regels). De verbeelding vormt het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De Wro bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moeten worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en de legenda.

Op de verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd dat het mogelijk is om met behulp van het renvooi direct te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven en welke regels daarbij horen. Uitgangspunt daarbij is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes. De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels.

6.2 Opzet regels

De regels zijn gestructureerd in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de begrippen en de wijze van meten. In hoofdstuk 2 wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. De algemene regels (waaronder ook de parkeerregeling) zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels.

6.3 Bestemmingen

In deze paragraaf is een beschrijving gegeven van de bestemmingen in het gebied.

Enkelbestemmingen

Verkeer - Verblijfsgebied

De openbare verblijfsgebieden rond het woongebouw hebben de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' gekregen. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd.

Tuin

Het terrein voor het woongebouw aan de Maasboulevard is bestemd als 'Tuin'. Dit terrein ligt in de plasbrandzone langs de Nieuwe Maas. Op deze gronden mag niet worden gebouwd.

Wonen

Voor het appartementengebouw op de hoek van de Maasboulevard en de Westhavenkade is de bestemming 'Wonen' opgenomen. Het maximaal aantal wooneenheden bedraagt 79. Daarnaast mag op de begane grond maximaal 500 m² kantoor worden gerealiseerd. Op de verbeelding is een maximale goot- en bouwhoogte vastgelegd. De aangegeven hoogtes zijn gerelateerd aan 3,45 m + NAP (de nieuwe maaiveldhoogte in het grootste deel van het plangebied). Ook de binnentuin is - vanwege het geluidsluwe karakter - geborgd door middel van een specifieke functieaanduiding op de verbeelding. Onder de binnentuin is een stallingsgarage toegestaan. Op maaiveldniveau zijn ter plaatse van de binnentuin geen gebouwen toegestaan met uitzondering van gebouwde voorzieningen ten behoeve van ventilatie van de stallingsgarage.

Dubbelbestemmingen

Waarde - Archeologie

Aan het gehele plangebied is een archeologische dubbelbestemming toegekend. Ten behoeve van de dubbelbestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Bouwwerken ten behoeve van samenvallende bestemmingen mogen slechts onder voorwaarden worden gebouwd. Daarnaast is voor diverse werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning voor het uitvoeren ervan nodig. Een archeologisch rapport is in, de in de regeling opgenomen gevallen, een indieningsvereiste bij de aanvraag om omgevingsvergunning ten behoeve van bouwen dan wel aanleggen.

Waarde - Cultuurhistorie

De gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van het 'Beschermd stadsgezicht Vlaardingen'. Er gelden beschermende regelingen.

6.4 Gebiedsaanduidingen

Het gehele plangebied is voorzien van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' en de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk'. Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk' geldt een omgevingsvergunningstelsel voor diverse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden. De waterkeringsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.

De veiligheidszone langs de Nieuwe Maas is voorzien van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen'. Nieuwe bebouwing in deze zone is - onder voorwaarden - uitsluitend toegestaan na afwijking (via een omgevingsvergunning). De veiligheidszone (40 meter vanaf de oeverlijn) is alleen opgenomen vóór de bouwgrens richting Maasboulevard. Toetsing van het gedeelte van het beoogde appartementengebouw dat door middel van dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is opgenomen in paragraaf 5.6.2 en paragraaf 5.9.3. De realisatie van het appartementengebouw hoeft daarom bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor bouwen niet nogmaals getoetst te worden.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6:12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn plannen aangewezen waarvoor een dergelijk exploitatieplan moet worden opgesteld. Artikel 6:12, lid 2 geeft aan dat de gemeenteraad kan besluiten géén exploitatieplan vast te stellen indien:

- a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is
- b. het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is, en
- c. het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

In de onderhavige situatie wordt voldaan aan de bovenstaande voorwaarden, omdat het kostenverhaal van het plan anderszins wordt verzekerd. Er is een anterieure overeenkomst afgesloten. Om die reden is geen exploitatieplan nodig.

Het plan wordt op particulier initiatief gerealiseerd. De gemeente acht het plan financieel uitvoerbaar.

7.2 Participatie en overleg

Door de initiatiefnemer is op 25 september 2019 een inloopavond georganiseerd voor omwonenden. De geïnteresseerden zijn tijdens deze bijeenkomst geïnformeerd over de bouwplannen. Een verslag van deze avond is opgenomen in bijlage 12. Ongeveer 150 bewoners, omwonenden en geïnteresseerden waren aanwezig. Op deze avond werden de aanwezigen geïnformeerd over de plannen en had ieder de gelegenheid om zijn of haar eigen ideeën door te geven. Deze ideeën zijn meegenomen in de verdere planuitwerking.

Er wordt wederom een informatiebijeenkomst voor belanghebbenden gehouden in de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt. In die periode kunnen zienswijzen worden ingediend.

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn diverse instanties geïnformeerd over het plan. Er zijn reacties ontvangen van de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, de GGD en het Havenbedrijf Rotterdam. In bijlage 13 zijn de reacties samengevat en van een reactie voorzien.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

RHO ADVISEURS



Bijlage 1 Akoestisch onderzoek

Bijlage 2 Melding Stap 3-besluit

Bijlage 3 Onderbouwing HW-besluit en Stap 3-besluit

Bijlage 4 Risicoberekeningen

Bijlage 5 Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 6 Onderzoek stikstofdepositie

Bijlage 7 Quicksan flora en fauna

Bijlage 8 Veldinventarisatie vleermuizen en vogels

Bijlage 9 Wnb-vergunning

Bijlage 10

Quickscan windhinder

Bijlage 11

Archeologisch onderzoek

Bijlage 12

Verslag participatieavond

Bijlage 13

Nota van overlegreacties

Bijlage 14

Notitie reikwijdte en detailniveau MER

REGELS

RHO ADVISEURS

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan 'Maasboulevard/Westhavenkade' van de gemeente Vlaardingen.

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met identificatienummer NL.IMRO.0622.0285bpPiet2018-0120 met de bijbehorende regels en bijlage.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of een figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aan-huis-gebonden beroep

een dienstverlenend beroep, dat in een woning door de bewoner wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en voor zover deze beroepen een ruimtelijke uitstraling hebben die met de woonfunctie in overeenstemming is.

1.6 bebouwing

een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.7 bedrijfsvloeroppervlakte

de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.

1.8 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.9 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.10 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.11 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.12 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.13 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.14 bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.15 bijbehorend bouwwerk

de uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.16 dak

iedere bovenbeëindiging van een gebouw, al dan niet met een hellingshoek.

1.17 gebouw

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

1.18 geluidzone - industrie

een geluidszone zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege het gezonede industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

1.19 hoofdgebouw

een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt.

1.20 huishouden

één of meer personen die in vast verband samenleven, waarbij sprake is van continuïteit in de samenstelling ervan en van onderlinge verbondenheid. Kamerverhuur wordt niet aangemerkt als huishouden.

1.21 kantoor

het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder congres en vergaderaccommodatie.

1.22 kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten

activiteiten die in een woning door een bewoner op bedrijfsmatige wijze worden uitgeoefend, voor zover sprake is van een inrichting type A, zoals bedoeld in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) waarbij de woning in overwegende mate zijn woonfunctie behoudt met een ruimtelijke uitstraling die daarbij past.

1.23 overkapping

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak.

1.24 Beleidsregel Parkeernormen 2019

de Beleidsregel Parkeernormen 2019, zoals opgenomen als bijlage 1 bij de regels.

1.25 peil

3,45 m + NAP.

1.26 wonen

huisvesting van één huishouden of maximaal twee personen die niet tot een huishouding behoren, in één woning.

1.27 woning, wooneenheid

besloten ruimte die, met inbegrip van daarbij bijbehorende ruimten, een eigen toegang heeft, bestemd en geschikt voor wonen, zonder dat dit daarbij afhankelijk is van wezenlijke voorzieningen buiten die woonruimte. Als wezenlijke voorzieningen worden in ieder geval aangemerkt: slaapkamer, woon/eetkamer, keuken, badkamer of douche en toilet.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst zijn.

2.2 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, liftschachten, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 breedte, lengte en diepte van een bouwwerk

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidsmuren.

2.4 inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.6 vloeroppervlakte

de gebruiksoppervlakte volgens NEN2580.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Tuin

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen.

3.2 Bouwregels

Op deze gronden mag niet worden gebouwd.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met ten hoogste 2 x 1 doorgaande rijstrook, alsmede opstelstroken, busstroken, voet- en fietspaden;
- b. verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen;
- c. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, reclame-uitingen, (beeldende) kunstwerken en water.

4.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 9 m.

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het wonen, daaronder begrepen aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten;
- b. op de begane grond tevens kantoren met een gezamenlijk bedrijfsvloeroppervlak van ten hoogste 500 m²;
- c. ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - binnentuin': een binnentuin;
- d. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, tuinen en water;
- e. groenvoorzieningen.

5.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

5.2.1 *Gebouwen en overkappingen*

- a. de begane grondlaag van gebouwen wordt op minimaal 3,45 m + NAP gerealiseerd;
- b. gebouwen en overkappingen worden binnen het bouwvlak gebouwd;
- c. het aantal woningen binnen het bouwvlak bedraagt ten hoogste het ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' aangegeven aantal;
- d. de goothoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' aangegeven goothoogte;
- e. de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte;
- f. in afwijking van het bepaalde onder b mag ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - binnentuin' een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd inclusief gebouwde voorzieningen op maaiveldniveau ten behoeve van ventilatie van de parkeergarage.

5.2.2 *Bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde*

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt niet meer dan 1 m als de erf- of terreinafscheiding voor de voorgevellijn wordt gebouwd;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt niet meer dan 2 m als de erf- of terreinafscheiding achter de voorgevellijn wordt gebouwd;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, bedraagt niet meer dan 3 m.

5.3 Specifieke gebruiksregels

Voor het gebruik gelden de volgende regels:

- a. het gebruik voor wonen is uitsluitend toegestaan als is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder dan wel de hogere waarden (en bijbehorende voorwaarden) uit het hogere waardenbesluit d.d. ... , dan wel de hogere waarde (en bijbehorende voorwaarden) uit het Stap 3-besluit d.d. ...;
- b. de vloeroppervlakte ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten bedraagt ten hoogste 25% van de vloeroppervlakte van de betrokken woning met een maximum van 50 m².

Artikel 6 Waarde - Archeologie 1

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 6.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. bouwwerken ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels – worden gebouwd, indien de betrokken archeologische waarden - gelet op het archeologische rapport - door de bouwactiviteiten niet worden geschaad;
- d. voor zover het bouwen ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels – kan leiden tot schade aan de betrokken archeologische waarden kan het bevoegd gezag voorschriften aan de omgevingsvergunning voor het bouwen verbinden; deze voorschriften zijn gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een erkende partij op het gebied van de archeologische monumentenzorg;
- e. het bepaalde onder b t/m d is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlak van ten hoogste 100 m²;
 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Aanlegverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie 1 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden van bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 30 cm onder maaiveld , waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen en aanleggen van drainage;
- b. het op een grotere diepte dan 30 cm onder maaiveld aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

6.3.2 Uitzondering op het aanlegverbod

Het verbod van 6.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 6.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 100 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd;
- e. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen.

6.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 6.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden een rapport heeft overgelegd dat naar het oordeel van het bevoegd gezag aantoonst dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een erkende partij op het gebied van de archeologische monumentenzorg;
- c. alvorens over een omgevingsvergunning te beslissen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de gemeentelijk archeoloog.

6.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen een of meer bestemmingsvlakken van de bestemming Waarde - Archeologie 1 geheel of gedeeltelijk verwijderen, indien:

- a. uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het op grond van nader archeologisch onderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 2

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn – behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) – mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

7.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 7.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. bouwwerken ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels – worden gebouwd, indien de betrokken archeologische waarden - gelet op het archeologische rapport - door de bouwactiviteiten niet worden geschaad;
- d. voor zover het bouwen ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels – kan leiden tot schade aan de betrokken archeologische waarden kan het bevoegd gezag voorschriften aan de omgevingsvergunning voor het bouwen verbinden; deze voorschriften zijn gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een erkende partij op het gebied van de archeologische monumentenzorg;
- e. het bepaalde onder b t/m d is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlak van ten hoogste 100 m²;
 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 5 m onder maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Aanlegverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie 2 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden van bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 5 m onder maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen en aanleggen van drainage;
- b. het op een grotere diepte dan 5 m onder maaiveld aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

7.3.2 Uitzondering op het aanlegverbod

Het verbod van 7.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 7.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 100 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd;
- e. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen.

7.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 7.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden een rapport heeft overgelegd dat naar het oordeel van het bevoegd gezag aantoont dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een erkende partij op het gebied van de archeologische monumentenzorg;
- c. alvorens over een omgevingsvergunning te beslissen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de gemeentelijk archeoloog.

7.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen een of meer bestemmingsvlakken van de bestemming Waarde - Archeologie 2 geheel of gedeeltelijk verwijderen, indien:

- a. uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het op grond van nader archeologisch onderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet.

Artikel 8 Waarde - Cultuurhistorie

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van het 'Beschermd stadsgezicht Vlaardingen'.

8.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. de voorgevel van de gebouwen dient in de grens van het bouwvlak te worden geplaatst.
- b. in hoeksituaties dient ook de naar de weg gekeerde zijgevel van een gebouw in de grens van het bouwvlak te worden geplaatst.
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mogen geen gebouwen worden gebouwd.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 8.2 onder c, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en de cultuurhistorische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens te beslissen omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning wint het bevoegd gezag advies in bij de Commissie voor welstand en monumenten.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene bouwregels

10.1 Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen, worden ondergeschikte bouwdelen, zoals plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, liftschachten, gevel- en kroonlijsten, luifels, uitbouwen, balkons en overstekende daken, buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwgrenzen niet meer dan 3 m bedraagt.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

11.1 Seksinrichtingen en raamprostitutie

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor seksinrichtingen en (raam)prostitutie.

11.2 Minimaal percentage groen

Tot een gebruik, in strijd met de bestemmingen, wordt in elk geval gerekend het gebruik van gronden waarbij minder dan 10% van de oppervlakte van het plangebied wordt gebruikt voor groen.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

12.1 Bouwverbod vanwege veiligheidszone

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' zijn nieuwe bouwwerken niet toegestaan.

12.2 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 12.1:

- a. om nieuwe bouwwerken toe te laten in het gebied tussen 25 en 40 m vanaf de kade, indien:
 1. er sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang;
 2. de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd;
 3. de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond advies heeft uitgebracht;
- b. om nieuwe kleinschalige voorzieningen ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, zoals restaurants, cafés en kiosken, alsmede nieuwe bouwwerken die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen, toe te laten, indien:
 1. de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden van deze diensten hierdoor niet worden belemmerd;
 2. er voldoende vluchtmogelijkheden (van de risicobron af gericht) zijn;
 3. het scheepvaartverkeer niet wordt belemmerd (zichtlijnen, radarwerking etc.);
 4. de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de beheerder van de vaarweg of haven advies hebben uitgebracht.

12.3 Vrijwaringszone - dijk

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn de gronden, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangewezen voor het onderhoud, de veiligheid of mogelijkheden voor versterking van de primaire waterkering.

12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk'

12.4.1 Aanlegverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, aan te leggen, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het verlagen of ophogen van de bodem met meer dan 0,25 m ten opzichte van het huidige maaiveld;
- b. het wijzigen of verwijderen van oeverwerken, de oeverbescherming en/of kademuren.

12.4.2 Uitzonderingen op het aanlegverbod

Het in artikel 12.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. waarvoor een omgevingsvergunning is verleend;
- c. waarvoor een watervergunning is verleend.

12.4.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 12.4.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de uitvoering ervan geen gevaar oplevert voor de waterkering of het goed functioneren ervan. Alvorens te beslissen over het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden, wint het bevoegd gezag advies in bij de beheerder van de waterkering.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan – tenzij op grond van hoofdstuk 2 reeds afwijking mogelijk is – bij een omgevingsvergunning afwijken van dit plan voor:

- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%;
- b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter ten hoogste 5 m bedragen;
- c. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken voor nutsvoorzieningen, zoals gasdrukregelstations, wachthuisjes, bewaarplaatsen van huisvuilcontainers en transformatorhuisjes, waarvan de oppervlakte ten hoogste 30 m² en de bouwhoogte ten hoogste 3 m mag bedragen;
- d. het bouwen van reclamemasten of (beeldende) kunstwerken met een bouwhoogte van ten hoogste 40 m.

De bevoegdheid tot afwijken wordt niet gebruikt, indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

14.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 5 m bedragen.

Artikel 15 Overige regels

15.1 Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen, waarnaar in de regels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

15.2 Parkeren

15.2.1 Bouwen en gebruik

Een omgevingsvergunning voor het bouwen of het gebruik van gronden of bouwwerken wordt slechts verleend indien bij de aanvraag is aangetoond dat voorzien is in voldoende (vastgelegd gelegenheid, daar onder begrepen parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden, overeenkomstig de geldende beleidsregel Parkeernormen 2019 of de rechtsopvolger daarvan.

15.2.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 15.2.1 overeenkomstig de afwijkingsmogelijkheden genoemd in de geldende beleidsregel Parkeren 2019, of de rechtsopvolger daarvan, voor zover geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de parkeersituatie in de openbare ruimte en de woon- en leefsituatie.

15.2.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de aard, plaats en inrichting van de parkeergelegenheid, daar onder begrepen parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden, indien dit noodzakelijk is voor het in stand houden dan wel tot stand brengen van een verkeersveilige situatie of van een in stedenbouwkundig opzicht samenhangend straat- en bebouwingsbeeld.

15.2.4 Voorwaardelijk gebruik

Het gebruik van gronden en bouwwerken is slechts toegestaan indien voorzien is in voldoende parkeergelegenheid, daar onder begrepen parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden, overeenkomstig de geldende beleidsregel Parkeernormen 2019 of de rechtsopvolger daarvan.

15.2.5 Beleidsregel

Burgemeester en wethouders passen deze parkeerregel toe met inachtneming van de beleidsregels met betrekking tot het parkeren, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. dit lid onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in dit lid onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. dit lid onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald onder de naam 'Regels van het bestemmingsplan Maasboulevard/Westhavenkade'.

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

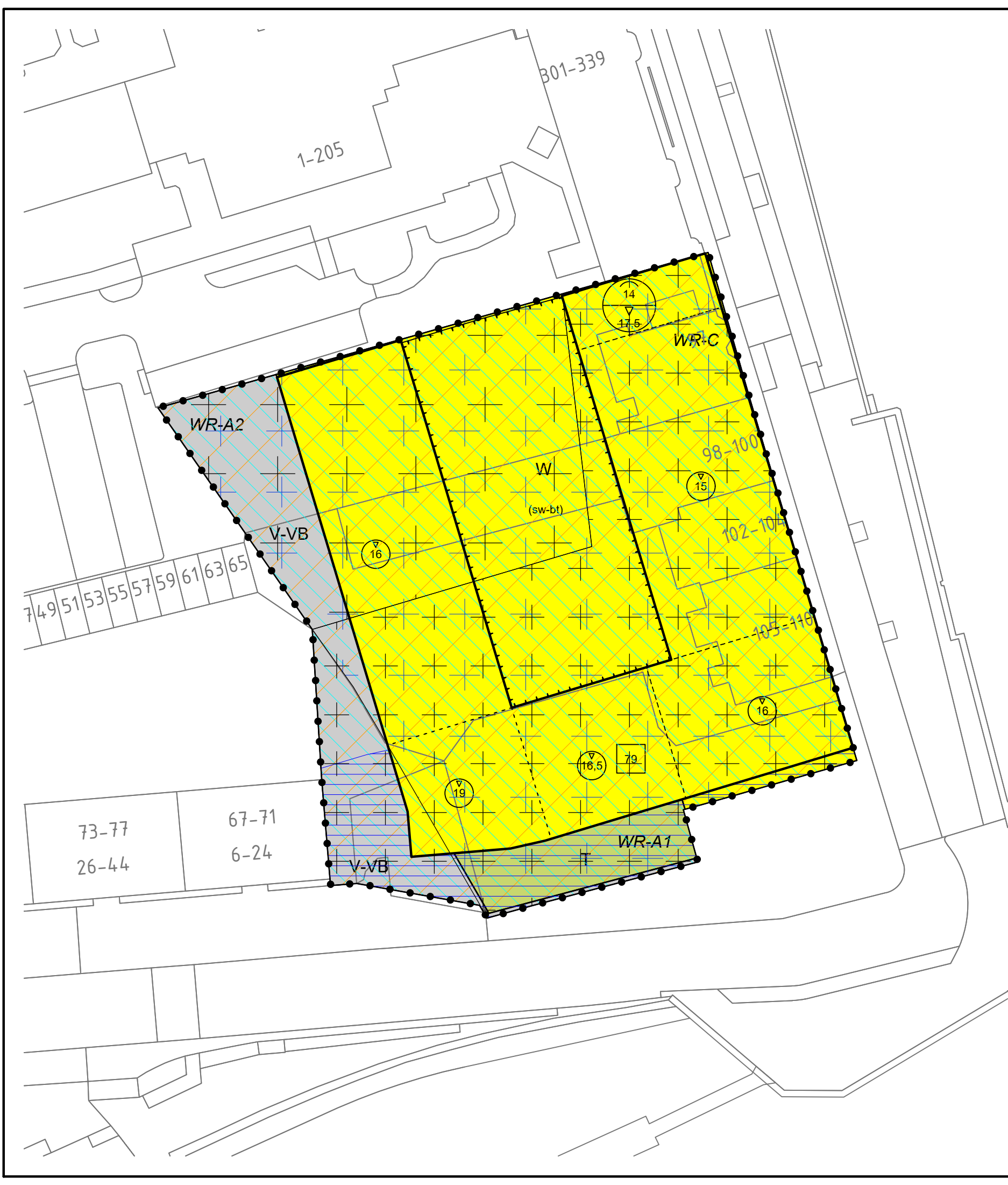
Bijlage 1 Beleidsregel Parkeernormen 2019



VERBEEELDING

RHO ADVISEURS





Plangebied



Enkelbestemmingen

- T Tuin
- V-VB Verkeer - Verblijfsgebied
- W Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-A1 Waarde - Archeologie 1
- WR-A2 Waarde - Archeologie 2
- WR-C Waarde - Cultuurhistorie

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen
- vrijwaringszone - dijk

Functieaanduidingen

- (sw-bt) specifieke vorm van wonen - binnentuin

Bouwvlakken

- bouwvlak

Maatvoeringen

- 79 maximum aantal wooneenheden
- 16 maximum bouwhoogte (m)
- 14 maximum goothoogte (m)
17.5 maximum bouwhoogte (m)

GEMEENTE VLAARDINGEN

Maasboulevard / Westhavenkade

bestemmingsplan

PROJECT	20180720
FORMAAT	A3
SCHAAL	1:500
KAART	1/1
GETEKEND	K. Heijmeriks
IDN	NL.IMRO.0622.0285bpPiet2018-0120

Vastgesteld

Ontwerp 04-02-2022

Voorontwerp 11-09-2020

RHO ADVISEURS

info@rho.nl
www.rho.nl



