

Vlaardingen

Leverterrein



bestemmingsplan - toelichting



Gemeente Vlaardingen

© RBOI-Rotterdam bv

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan door de opdrachtgever worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van RBOI-Rotterdam 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.

Vlaardingen

Leverterrein

bestemmingsplan

identificatiecode:
NL.IMRO.0622.0224bpLever2010-0130

projectnummer:
062200.15421.00

opdrachtleider:
ir. R.A. Sips

datum:
23-09-2010
14-09-2012
27-02-2013
10-10-2013

status:
concept
voorontwerp
ontwerp
vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding en doel	9
1.2	Ligging plangebied	9
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	11
1.4	Planvorm	11
1.5	Planproces	11
1.6	Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2	Beleid	13
2.1	Inleiding	13
2.2	Rijksbeleid	13
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	16
2.4	Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 3	Gebiedsvisie	29
3.1	Inleiding	29
3.2	Bestaande situatie	29
3.3	Gebiedsvisie voor dit bestemmingsplan	29
3.4	Toekomstvisie	31
Hoofdstuk 4	Onderzoek en planMER	33
4.1	Inleiding	33
4.2	Planmer-plicht en aanpak planMER	34
4.3	Milieuzonering bedrijvigheid	36
4.4	Wegverkeerslawaai en spoorweglawaai	37
4.5	Industrielawaai	39
4.6	Luchtkwaliteit	40
4.7	Externe veiligheid	41
4.8	Kabels en leidingen	46
4.9	Bodemkwaliteit	46
4.10	Water	47
4.11	Ecologie	49
4.12	Archeologie en cultuurhistorie	50
4.13	Samenvatting en conclusies	53

Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	55
5.1	Algemeen	55
5.2	Opzet regels	55
5.3	Bestemmingen en aanduidingen	56
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	59
6.1	Economische uitvoerbaarheid	59
6.2	Inspraak en overleg	59
Bijlagen		
Bijlage 1	Toelichting op de aanpak van milieuzonering met behulp van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'	
Bijlage 2	Motivering uitsluiting bedrijven met verkeersindex 3G	
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek reconstructie Deltaweg/Van Beethovensingel	
Bijlage 4	Sectorale wet- en regelgeving	
Bijlage 5	Actualisatie risico-inventarisatie Vlaardingen	
Bijlage 6	DCMR-notitie Maasoeverzone	
Bijlage 7	Bureauonderzoek ecologie	
Bijlage 8	Ecologisch veldonderzoek	
Bijlage 9	Bureauonderzoek archeologie	
Bijlage 10	Reacties vooroverleg	
Bijlage 11	PlanMER	
Bijlage 12	Toetsingsadvies	
Bijlage 13	Aanvulling planMER	

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	93
Artikel 1	Begrippen	93
Artikel 2	Wijze van meten	96
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	97
Artikel 3	Bedrijf	97
Artikel 4	Bedrijf - Gasontvangstation	100
Artikel 5	Groen	101
Artikel 6	Kantoor	102
Artikel 7	Verkeer	103
Artikel 8	Water	104
Artikel 9	Wonen	105
Artikel 10	Leiding - Brandstof	107
Artikel 11	Leiding - Gas - 1	109
Artikel 12	Leiding - Gas - 2	111
Artikel 13	Leiding - Riool	113
Artikel 14	Waarde - Archeologie -1	115
Artikel 15	Waarde - Archeologie -2	117
Artikel 16	Waterstaat - Waterkering	119
Hoofdstuk 3	Algemene regels	121
Artikel 17	Antidubbelregel	121
Artikel 18	Algemene bouwregels	122
Artikel 19	Algemene gebruiksregels	123
Artikel 20	Algemene aanduidingsregels	124
Artikel 21	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	125
Artikel 22	Algemene afwijkingsregels	126
Artikel 23	Algemene wijzigingsregels	127
Artikel 24	Overige regels	128
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	129
Artikel 25	Overgangsrecht	129
Artikel 26	Slotregel	130
Bijlagen		131
Bijlage 1	Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'	133
Bijlage 2	Parkeerbeleid Vlaardingen 2008	135



toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het bedrijventerrein is langdurig gebruikt door Lever Fabergé Europe-Sourcing Unit/Unilever Research. Momenteel is een deel van het bedrijventerrein niet in gebruik en te koop. De gemeente wil voor het gehele terrein over een actueel juridisch-planologisch kader beschikken, dat kan dienen als toetsingsgrond voor nieuwe initiatieven. Ook tegen de achtergrond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het noodzakelijk verouderde bestemmingsplannen te herzien.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt ten zuidwesten van de kern Vlaardingen, aan de Deltaweg. De ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



0U32-fig

Figuur 1.1: Ligging plangebied



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het westelijk deel van het plangebied vigeert het Plan in onderdelen A (west) uit 1950. De gronden hebben de bestemming Industriële doeleinden A en een toelaatbaar bebouwingspercentage van 90%.

Ter plaatse van het oostelijk deel van het plangebied vigeert het Uitbreidingsplan in onderdelen "Maasboulevard". De gronden hebben de bestemmingen Kantoren, bebouwd binnenterrein of achterbouw, Woningbouw (voor de voormalige burgemeesterswoning), Tuin en Recreatie.

1.4 Planvorm

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (kaart met regels) en de daarbij behorende toelichting. De verbeelding is uitgevoerd conform de RO Standaarden 2008 (IMRO2008, SVBP2008 en STRI2008).

De opzet van het plan is zo globaal mogelijk, waarbij op kaart de belangrijkste functies zijn weergegeven in de vorm van (globale) eindbestemmingen (met een rechtstreekse bouwtitel). De gekozen plansystematiek is dezelfde als de plansystematiek die is gebruikt in het bestemmingsplan Maasoeverzone.

1.5 Planproces

Diverse overleginstanties worden in de gelegenheid gesteld om op het voorontwerpbestemmingsplan te reageren. Op grond van de Inspraakverordening Vlaardingen wordt er een informatiebijeenkomst gehouden voor de belanghebbenden in het plangebied. Het ontwerpbestemmingsplan ligt op basis van artikel 3.8 van de Wro gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend. Hierna volgt de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, al dan niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State kan beroep worden ingesteld tegen de vaststelling van het bestemmingsplan.

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 4 bevat de resultaten van de uitgevoerde (milieu)onderzoeken. In hoofdstuk 5 is een toelichting op de juridische regeling van het bestemmingsplan opgenomen. Hoofdstuk 6 ten slotte gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 **Beleid**

2.1 **Inleiding**

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Deze gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Hieronder is het relevante beleidskader op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven. Het samengevatte beleidskader in dit hoofdstuk is niet uitputtend. In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar (sectoraal) beleid of (sectorale) beleidsnotities die in deze paragraaf niet zijn behandeld.

2.2 **Rijksbeleid**

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) & Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is/wordt vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). 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.

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. In dit bestemmingsplan is daarmee rekening gehouden door de bouwvlakken op voldoende afstand van de vaarweg te situeren.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

Voorgaande (hoofd)doelstellingen zijn in de structuurvisie vertaald naar de onderstaande nationale belangen. Deze zijn of worden - direct of indirect - ook opgenomen in het Barro, waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen.

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. In dit kader blijft het Rijk gebiedsgerichte afspraken maken met de stedelijke regio's over de programmering van verstedelijking (woningbouw), zowel kwantitatief als kwalitatief.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor duurzame energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond. De bodemgesteldheid en (grond)water zijn van grote invloed op de eisen aan bovengrondse functies. Daarom doet het Rijk richtinggevende uitspraken over de gebruiksmogelijkheden van een beperkt aantal locaties.
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
7. Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten
12. Ruimte voor militaire activiteiten.
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw' (WB21)', is de zorg over het toenemende hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat er een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is afgesproken dat water een medesturend aspect is binnen de ruimtelijke ordening en dat het watersysteem 'op orde' moet worden gebracht. Dit betekent dat het watersysteem robuust en veerkrachtig moet zijn en moet voldoen aan de normen voor wateroverlast, nu en in de toekomst. In het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (2008) is wederom afgesproken om het watertoetsproces te doorlopen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten van rijk, provincies en gemeenten.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. In de Waterwet zijn alle vergunningen betreffende 'water' opgenomen. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

De Watertoets

Onderdeel van het rijksbeleid is de invoering van de watertoets. Het Watertoetsproces is verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (2003). Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 ter vervanging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is de wettelijk verplichte werkingsfeer van het Watertoetsproces beperkt tot bestemmingsplannen, inpassingsplannen, projectbesluiten en buitentoepassingsverklaringen. Bij landelijke, provinciale en gemeentelijke structuurvisies is het Watertoetsproces geen voorgeschreven onderdeel meer, maar in de praktijk zal daarbij ook de inbreng van de waterbeheerder gevraagd worden.

Voor gemeenten en waterschappen geldt dat sinds 2006 het gemeentelijk waterplan (inclusief de basisinspanning riolering, mogelijke optimalisaties en de grondwaterproblematiek) opgesteld moet zijn.

Hierbij dienen de partijen rekening te houden met de ruimteclaims voortvloeiend uit de toepassing van de (werk)normen. Sinds eind 2009 moeten de waterplannen van de waterbeheerders (waterkwaliteitsdoelen) gereed zijn. De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng en kwaliteit van water in de ruimtelijke ordening.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp van het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet uit 2009. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW).

De basisprincipes van het bovengenoemde beleid zijn: meer ruimte voor water en het voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd. Dit is in WB21 geconcludeerd in de twee drietrapsstrategieën voor waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren) en waterkwaliteit (schoonhouden, schoon en vuil scheiden, zuiveren).

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale Structuurvisie Visie op Zuid-Holland (na herziening)

Het gebied is onderdeel van de Mainport Rotterdam. De Mainport Rotterdam is een complex van industrie, handel, transport en logistiek, gevestigd op het haven- en industriegebied langs de Nieuwe Waterweg, Oude Maas, Merwede en Dordtsche Kil. De provincie heeft de ambitie om de vestigingsfactoren van bedrijven en organisaties die bijdragen aan de mainportfunctie, verder te ontwikkelen.

Het Bedrijventerrein Mainport omvat het aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie water- en havengebonden bedrijvigheid, veelal in de hogere milieucategorieën, met productie, opslag, transport en distributie, nutsvoorzieningen, evenals de hieraan verbonden kantoorfuncties in het haven- en industriegebied van Rotterdam en de Drechtsteden.

Binnen deze aanduiding moet alle aan de Mainport gerelateerde bedrijvigheid een locatie kunnen vinden. Ruimte daarvoor kan nog gewonnen worden door verouderde complexen te herstructureren en verwante activiteiten te clusteren.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) (2005)

Het RR2020 is als streekplan en als een regionaal structuurplan vastgesteld. Met de vaststelling van de Provinciale Structuurvisie is de status van streekplan vervallen. De hoofdlijnen van het RR2020 zijn overgenomen in de Provinciale Structuurvisie. Het RR2020 blijft wel bestaan als regionaal structuurplan, voor de gemeenten in de Stadsregio Rotterdam.

De drie hoofddoelstellingen van RR2020 zijn:

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

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

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

Eén van de opgaven die genoemd wordt voor de regio Rotterdam is het creëren van een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden. Op de plankaart is het plangebied weergegeven als 'stads- en dorpsgebied': aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, maar waarin ook functies voorkomen als bedrijvigheid, (soms grootschalige) kantoorconcentraties en andere stedelijke voorzieningen waaronder ook stedelijk groen en water. De ambitie is om het aanbod aan aantrekkelijke woningen en woonmilieus te vergroten, zowel in kwaliteit als in aantallen en ze bovendien beter te spreiden over de regio. In Vlaardingen is het de bedoeling om kleine, gestapelde huurwoningen te onttrekken en woningen met meer kwaliteit toe te voegen. Het indicatieve woningbouwprogramma gaat uit van het onttrekken van 1.700 woningen en de bouw van 2.800 woningen (geheel binnenstedelijk).

Verordening Ruimte (na herziening)

In deze verordening zijn specifieke eisen gesteld waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Bedrijventerreinen

Met betrekking tot bedrijventerreinen stelt de verordening het volgende.

Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen:

- wijzen geen bestemmingen aan en stellen geen regels die nieuwe bedrijfswoningen mogelijk maken, behoudens woningen behorende bij woonwkeenheden op (delen van) bedrijventerreinen waar maximaal milieucategorie 2 is toegestaan en die niet binnen de invloedssfeer liggen van (delen van) bedrijventerreinen waar bedrijven in een hogere milieucategorie zijn toegestaan;
- moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen die mogelijk zijn op grond van een onherroepelijk bestemmingsplan of een provinciale structuurvisie. Afwijking hiervan is mogelijk indien in regionaal verband afspraken zijn gemaakt over het voorzien in voldoende ruimte voor bedrijven.

Transportroutes vervoer van gevaarlijke stoffen

Bestemmingsplannen voor gronden langs transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dienen, voor wat betreft het aanwijzen van bestemmingen en het stellen van regels die nieuwe kwetsbare objecten of beperkt kwetsbare objecten, in de zin van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (zoals die luidde op 1 augustus 2008), mogelijk maken, te voldoen aan de grenswaarde PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en de richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten.

De groepsrisicoafweging geldt voor het invloedsgedebiet van de transportroutes. Bij een toename van het groepsrisico moet een groepsrisicoafweging gemaakt worden.

Onder transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verstaan alle routes zoals opgenomen in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (zoals die luidde op 1 augustus 2008) die niet uitgesloten zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Indien op grond van het bovenstaande een groepsrisicoafweging moet worden gemaakt, dient hierbij de CHAMP-methode te worden gehanteerd, zoals opgenomen in de nota 'Risico's in Balans' (vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 4 juli 2006).

ROM Rijnmond: 'Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond' (2000)

De revitalisering van het rivierfront is ondergebracht in het ROM Rijnmondproject 'Herstructurering rivierfront Rechtermaasoever'. Dit project is een gezamenlijk initiatief van onder meer de gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, de Stadsregio, provincie Zuid-Holland, Kamer van Koophandel en Ministeries van EZ, V&W en VROM. Als eerste fase is de Contourennota Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond (januari 2000) verschenen. Het rapport gaat in op het dilemma van economische revitalisering en de noodzaak van verbetering van de leefbaarheid in het gebied. De verbetering van de leefbaarheid staat onder druk omdat de verwachting is dat de milieuhinder vanwege geluid in de toekomst onvoldoende zal afnemen ondanks geluidsbeperkende maatregelen. Herontwikkeling van de Rechtermaasoever is zowel vanuit economisch perspectief als vanuit leefbaarheidsoverwegingen dringend gewenst. Begin 2002 is een regionale ontwikkelingsvisie verschenen, gevolgd door een bestuurlijke intentieovereenkomst en een bestuursovereenkomst. De bestuursovereenkomst wordt verlengd tot en met 2015.

De werkgroep RO/Milieu, waarin de provincie is vertegenwoordigd, heeft inmiddels voorstellen ontwikkeld voor een zogenoemde 'milieuaandachtszone'. Achterliggende gedachte bij het instellen van een dergelijke zone is het feit dat de matige milieukwaliteit op de Rechtermaasoever kan worden gecompenseerd door een hoge ruimtelijke kwaliteit

(bijvoorbeeld karakteristieke oude binnenhaven). Bij het bepalen van de begrenzing van de aandachtszone zijn alle milieuaspecten in beschouwing genomen (Bestuurlijk afsprakenkader Herstructurering Rechtermaasoever, december 2004).

Structuurvisie detailhandel Zuid-Holland, 2007

De provincie voert een actief detailhandelsbeleid vanwege de veelal bovenlokale gevolgen van bestemmings- of bouwplannen voor omvangrijke winkelcentrumprojecten of perifere detailhandel. De structuurvisie heeft als doelstelling een toetsingskader voor zulke plannen te bieden, de dynamiek in de detailhandel te bevorderen en de bestaande structuur te versterken.

Meer verantwoordelijkheid lagere overheden

De provincie kent de gemeenten een grotere beleidsvrijheid toe om de dynamiek in de detailhandel te bevorderen en om deze dynamiek zoveel mogelijk aan de bestaande structuur ten goede te laten komen. Daarbij legt de provincie de grens, waarbij het REO moet adviseren, voor winkelcentra op 2.000 m² bvo, onder de voorwaarde van een 'goede ruimtelijke onderbouwning', bij voorkeur in de vorm van een lokale structuurvisie detailhandel. Voor ontwikkelingen buiten de winkelcentra legt de provincie de grens waarbij REO's moeten adviseren bij 1.000 m² bvo (vanwege de mogelijk structuurversturende effecten van perifere ontwikkelingen¹).

Geen nieuwe winkelcentra

De provincie ziet het als haar taak om de dynamiek te bevorderen, de structuur te versterken en ernstige verstoringen daarvan te voorkomen; niet om de concurrentie te beperken of de dynamiek in de detailhandel te belemmeren door een volumebeleid te voeren. De provincie wil de dynamiek zoveel mogelijk binnen de bestaande structuur accommoderen en slechts bij uitzondering instemmen met nieuwe regionale aankoopplaatsen, omdat de winkelmarkt op de lange termijn van een groeimarkt zal veranderen in een vervangingsmarkt.

Provinciale visie perifere detailhandel

De richtlijnen voor vestiging van perifere detailhandel zijn:

- nieuwe voorzieningen dienen regionaal te worden afgestemd op de verzorgingsfunctie en het inwonertal van kernen, waarbij rekening moet worden gehouden met de effecten op de functie van omliggende winkelcentra;
- nieuwe voorzieningen mogen niet leiden tot een structurele aantasting van het voorzieningenniveau elders;
- nieuwe voorzieningen moeten worden gerealiseerd in de centra van steden, dorpen en wijken; een uitzondering hierop is mogelijk in de volgende gevallen:
 1. buurt- en gemakswinkels;
 2. op knopen, voor zover passend binnen het knoopprofiel;
 3. detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen;
 4. detailhandel in zeer volumineuze goederen: auto's, motoren, boten, caravans, keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering, tenten, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen;
 5. tuincentra;
 6. bouwmarkten of grootschalige meubelbedrijven (inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering) met een bedrijfsvloeroppervlak van minimaal 1.000 m² en na onderzoek naar de bovengemeentelijke effecten en na instemming van Gedeputeerde Staten;
- nieuwe perifere detailhandel is alleen toegestaan indien het om reeds elders in de gemeente gevestigde bedrijven gaat, of wanneer het terrein in een regionale of provinciale structuurvisie detailhandel is aangewezen als opvanglocatie voor grootschalige detailhandel.

Perifere detailhandel in de Stadsregio Rotterdam

De Stadsregio beschikt over een groot aantal locaties voor perifere detailhandel. Uit inventarisatie is gebleken dat de meeste gemeenten voldoende ruimte hebben voor de eventuele aanvraag of verplaatsing van perifere detailhandel.

Een aantal locaties functioneert nauwelijks bovenlokaal of trekt weinig bestedingen uit de eigen gemeente. Het betreft de locaties Hoogstad in Vlaardingen, Donkersloot in Ridderkerk, Kickersbloem in Hellevoetsluis en Elektraweg in Maassluis. Om verdere versnippering van het aanbod te voorkomen, stelt de provincie voor om van uitbreiding van deze locaties af te zien. Toekomstige marktruimte kan beter ten goede komen aan levensvatbare concentraties elders in de regio.

Structuurvisie retail en leisure Stadsregio Rotterdam, 2003

Dit beleidsdocument is de formele beleidsinzet vanuit de stadsregio Rotterdam en de stuurgroep REO Rijnmond.

Inzet REO

Het REO streeft een beleidsmatig evenwicht na tussen enerzijds het open staan voor nieuwe ontwikkelingen en nieuwe formules en anderzijds het voorkomen van nadelige effecten op te behouden bestaande structuren of ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Er blijft gelden dat detailhandel conform het bestaande beleid moet worden gehuisvest op de huidige, daartoe aangewezen locaties conform bestemmingsplannen en streekplan. De bestaande toelatingsprocedure hiervoor, met de adviserende rol voor REO en werkgroep detailhandel bij de bestemmingsplanvrijstellingprocedure², wordt gehandhaafd.

Visie PDV

De bestaande PDV's die goed functioneren kunnen gehandhaafd blijven. PDV-clusters die dreigen hun levensvatbaarheid te verliezen moeten een functieverandering ondergaan. Het bestemmingsplan moet zodanig gewijzigd worden dat geen reguliere detailhandel zich kan vestigen.

Middelgrote en kleinschalige bouwmarkten (tussen 1.000 en 10.000 m²) moeten zoveel mogelijk geaccommodeerd worden aansluitend op lokaal of regionaal verzorgende perifere retailclusters of verspreid in woonbuurten, bij voorkeur aansluitend aan bestaande retail- en/of PDV-clusters.

2.4 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 'Koers op 2020' (2000)

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

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

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

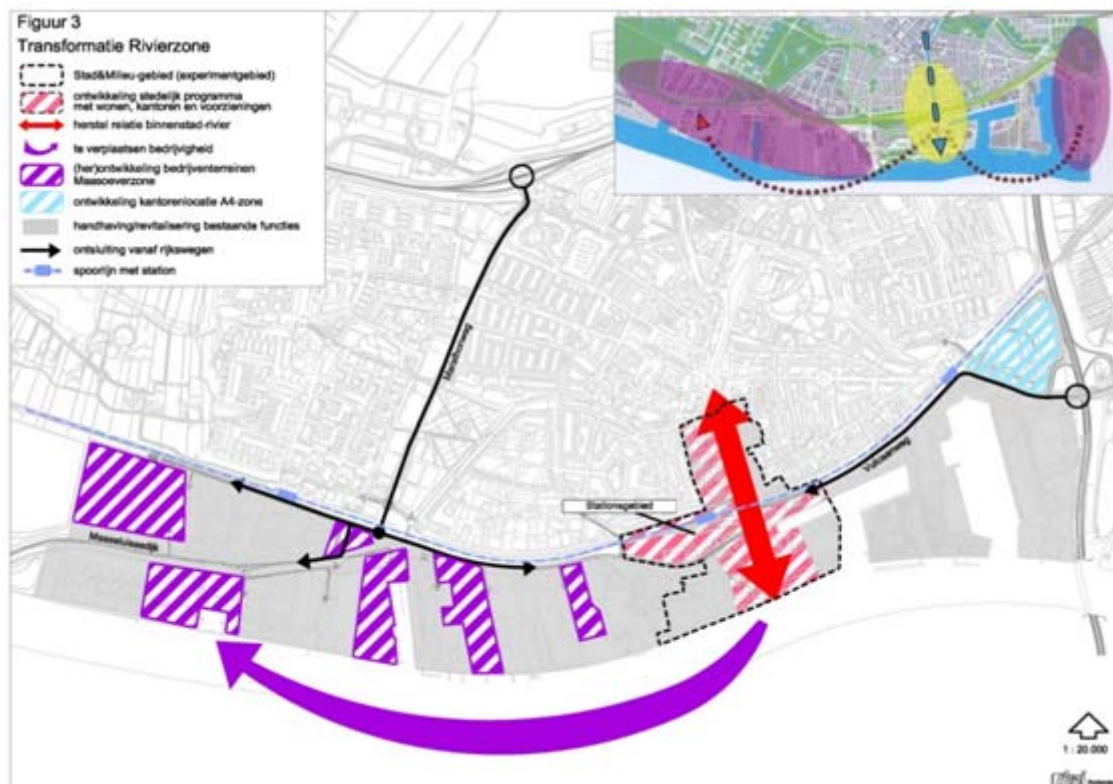
Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020 (2003)

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:

1. versterken van de stedelijke groenstructuur;
2. herwaarderen van de cultuurhistorie;
3. vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
4. spreiden van zorgvoorzieningen;
5. versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
6. anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur;
7. vergroten van de werkgelegenheid.

Structuurplan Rivierzone (2004)

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



Actieplan Wonen

Het Actieplan Wonen is een uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp "wonen" en is in februari 2008 ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. De Woonvisie richt zich op acties op de huidige woningmarkt binnen de kaders van het collegeprogramma (coalitieakkoord 2011-2014) om zo de ambitie van de Stadsvisie te helpen realiseren. In het collegeprogramma is gekozen voor een evenwichtig woningbouw- en woonbeleid, zodat Vlaardingen voor iedereen een aantrekkelijke woonstad wordt. Om dit te bereiken scheidt het Actieplan Wonen voorwaarden voor corporaties en ontwikkelaars om meer aan te sluiten bij de vraag van de consument, om zo selectieve migratie tegen te gaan en de bevolkingsomvang op een aanvaardbaar peil te houden. Een verder ambitie is het economisch draagvlak voor winkels, scholen en andere voorzieningen te verbeteren.

Er dient echter rekening te worden gehouden met een dalende bevolkingsomvang.

Vlaardingen zal de komende jaren gaan werken aan de volgende doelen:

- het maken van een kwaliteitsslag, waardoor de toekomstwaarde van woningen in de bestaande woningvoorraad wordt verbeterd (ingrijpende verbetering/renovatie);
- vraag en aanbod beter op elkaar afstemmen (goed woningaanbod in gewenst woonmilieu en leefstijlen);
- doorstroming te bevorderen door met name nieuwbouw te realiseren en de betaalbaarheid tussen de grens bereikbaar en middeldure huur- of koopwoningen te verbeteren;
- woongenot te vergroten (sociale woonomgeving/voorzieningen);
- bijdrage leveren aan het verbeteren van de positie van de huidige bewoners;
- meer evenwichtige bevolkingsopbouw realiseren.

Gebiedsvisie Rivierzone

De gebiedsvisie Rivierzone is een nadere uitwerking van het Actieplan Wonen op weg naar 2030. Een van de belangrijkste doelstellingen van het project Rivierzone is de stad weer te verbinden met het water. In de Rivierzone is het rustig wonen, met het gemak van de grote stad en het openbaar vervoer op loopafstand. Aan de overkant van de Rivierzone ligt veel industrie. De afgelopen jaren hebben deze bedrijven veel gedaan aan het verminderen van geluid- en geuroverlast. De wettelijk gestelde targets zijn gehaald en het geluid en de geur zijn enorm afgenomen. De mensen die in de Rivierzone wonen, ervaren de industrie niet als hinderlijk. Mensen die in het gebied (komen) wonen zijn zich bewust van de industrie en accepteren dit.

Het Leverterrein bestaat in 2030 uit een woon- en werkgebied. Er is ruimte voor ondernemers, starters en representatieve bedrijvigheid. Een woonmilieu voor mensen met een wat hogere inkomenspositie die woongenot, wooncomfort en een prachtig uitzicht vooropstellen en weinig binding hebben met hun omgeving. Bewoners kunnen voor recreatie in het Maaspark terecht.

Nota Monumenten 2005

De Nota Monumenten 2005 benadrukt het belang van de cultuurhistorie voor het onderscheidend vermogen van Vlaardingen. Een belangrijk hulpmiddel om de structuur van gebieden te behouden is de opstelling van een cultuurhistorische waardenkaart. Ook het Rijk beoogt met de Modernisering Monumentenzorg (Momo) de rol van dergelijke waarderingskaarten te onderstrepen. Deze kaart is nog niet voorhanden.

Naast de bescherming van structuren is het mogelijk op objectniveau bescherming te bieden. In de Nota Monumenten 2005 is vermeld dat de vermelde inventarisaties nader uitgewerkt kunnen worden. Thans is een conceptlijst beeldbepalende panden in voorbereiding en moet duidelijk worden welke voorschriften worden verbonden aan de status van beeldbepalend of karakteristiek pand. De lijst kan ook worden gezien als basis voor de mogelijke aanwijzing van gemeentelijke monumenten.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015, Kwaliteit in Bereikbaarheid

In het door de gemeenteraad op 16 maart 2005 vastgestelde 'Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan' (GVVP) wordt ingezet op 'kwaliteit in bereikbaarheid'. Het GVVP draagt, als uitwerking van de Ruimtelijke Structuurschets, bij aan de ruimtelijke ambities van de stad. Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (ov) is daarvoor de basis. Het gemeentebestuur realiseert zich daarnaast dat een voortgaande groei van de automobilititeit onafwendbaar is. Gekozen is om deze groei op te vangen binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid.

Het GVVP richt zich op kwaliteit en bereikbaarheid. Dit impliceert:

- veilige speelruimte voor kinderen (bijvoorbeeld in 30 km/h-zones);
- veilige en prettige bereikbaarheid van scholen (over vrijliggende fietspaden);
- ongehinderde bevoorrading van winkels (op vastgelegde tijden);
- aanpassing wegennet in de Rivierzone;
- goede regioverbindingen;
- prettige en veilige winkelmogelijkheden in het stadshart (voetgangersgebied).

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

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

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

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

Fietsbeleid

De Fietsnota Vlaardingen, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 3 april 2008, is een uitwerking van het GVVP. De Fietsnota richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik in Vlaardingen. De wijze waarop met het fietsbeleid moet worden omgegaan, nodigt uit tot een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk in relatie met aanverwante begrippen als veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, welzijn en duurzaamheid.

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

- stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
- bijdrage leveren aan een levendige, economische, bloeiende en (verkeers)veilige stad met een daarbij passend fietsbeleid;
- de fiets een prominente plek geven in ruimtelijke ontwikkelingen;
- een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het Vlaardingse 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.

Het aanpassen van de fietsinfrastructuur alleen is niet voldoende om het fietsgebruik te stimuleren. Om het fietsen aantrekkelijker te maken, vindt een integrale benadering plaats op de volgende speerpunten:

- goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen;
- goede bewegwijzering;
- verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers (onder andere openbare verlichting);
- aanpak van fietsendiefstal;
- stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

Parkeerbeleid

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

Gezien de doelstelling van het parkeerbeleid, heeft de gemeenteraad op 24 januari 2008 de volgende beleidskaders voor het parkeerbeleid in Vlaardingen vastgesteld:

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

Het zijn vooral de twee eerste punten die voor het plangebied Leverterrein van belang zijn.

In de parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld als beleidsuitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. Het plangebied Leverterrein valt onder het deelgebied 'rest bebouwde kom'. De parkeerkencijfers variëren per functie. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt parkeren op eigen terrein.

Actieplan Geluid 2009

Vlaardingen heeft, ingevolgde de Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, een Actieplan Geluid opgesteld voor het binnenstedelijk wegverkeer. Het actieplan is opgesteld nadat een inventarisatie is uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege binnenstedelijke wegen op de woningen binnen de gemeente Vlaardingen. De resultaten van deze inventarisatie zijn vastgelegd in de geluidsbelastingkaarten.

De doelstellingen van het Actieplan Geluid zijn:

1. het terugdringen van het aantal woningen waarbij sprake is van een plandrempel overschrijding;
2. mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen behouden en creëren;
3. het kader scheppen voor het opstellen van maatregelen om de bovenstaande doelstellingen te bereiken;
4. samenhang brengen tussen de diverse beleidsterreinen die de akoestische kwaliteit (mede) bepalen.

De gewenste effecten van de doelstelling zijn:

- dat er minder geluidgehinderden zullen zijn; hierdoor zijn er ook minder negatieve gezondheidseffecten;
- verbeteren van de akoestische kwaliteit (leefomgeving) voor de inwoners van Vlaardingen.

Voor het Actieplan Geluid is een plandrempel vastgesteld. Dit is de grens van de geluidsbelasting op woningen waarvan Vlaardingen vindt dat een hogere geluidsbelasting niet wenselijk is. Na afweging van belangen op basis van haalbaarheid en betaalbaarheid, is als plandrempel een geluidsbelasting van 60 dB, inclusief 5 dB aftrek, voor het binnenstedelijk wegverkeerslawaaï voorgesteld. De Vlaardingse industrieterreinen zijn inmiddels gesaneerd. Door de provincie Zuid-Holland zijn zogenaamd maximaal toelaatbare geluidsbelastingen (MTG) na sanering vastgesteld. Deze waarden gelden als grenswaarden binnen de zone en mogen niet worden overschreden. Voor de plandrempel van de Vlaardingse industrieterreinen wordt de MTG aangehouden. Buitenstedelijk wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï afkomstig van gezoneerde industrieterreinen buiten de gemeente Vlaardingen, vallen buiten het actieplan. In het Actieplan Geluid zijn maatregelen beschreven die in de periode 2009-2013 moeten worden uitgevoerd. De belangrijkste maatregel is het toepassen van geluidsreducerend asfalt en geluidsreducerende klinkers op plaatsen waar normen zijn overschreden.

Plan van aanpak Luchtkwaliteit (2007)

Verontreinigende stoffen in de buitenlucht hebben een negatieve invloed op de gezondheid. De componenten stikstofdioxide en fijn stof (NO_2 en PM_{10}) zijn momenteel de belangrijkste veroorzakers van negatieve effecten. Wanneer er over gezondheidseffecten wordt gesproken wordt er onderscheid gemaakt tussen acute en chronische effecten. Acute effecten treden op na een kortdurende blootstelling, van enkele uren tot dagen, aan verhoogde concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Chronische effecten treden op na jarenlange blootstelling aan gemiddelde niveaus van luchtverontreiniging.

Belangrijke bronnen van luchtverontreiniging zijn (diesel)motoren van wegverkeer, maar in Rijnmond ook industrie (inclusief overslag en raffinaderijen), mobiele werktuigen, zeescheepvaart en binnenvaart.

Vanwege Europese en nationale regelgeving is voor Vlaardingen een Plan van aanpak Luchtkwaliteit opgesteld met een aantal lokale maatregelen. De meeste maatregelen zijn verkeer en vervoer gerelateerd. Het gaat hier ondermeer om:

- a. geen doorgaand verkeer over sommige weggedeelten;
- b. autoluw maken van het stadshart;
- c. streven naar een schoon gemeentelijk wagenpark door schone(re) motoren, alternatieve brandstoffen als groengas/aardgas en elektrisch vervoer;
- d. kwaliteitsverbetering fietsnetwerk;
- e. aanleg van diverse rotondes om de doorstroming te bevorderen, waardoor emissies worden gereduceerd;
- f. aanpassing Marathonweg door ongelijkvloerse kruising met de Hoekse lijn, waardoor verkeersafwikkeling en doorstroming worden bevorderd.

De maatregelen zijn in diverse stadia van uitvoering.

Met betrekking tot de scheepvaart is/wordt op diverse locaties walstroom geïnstalleerd of onderzocht. Het gaat om de Oude Haven, KW haven, de Buitenhaven en de Vulcaanhaven (kade DFDS).

De Vlaardingse maatregelen liggen in het verlengde van zowel het Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit van de Stadsregio als de Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit (RAP/RAL). Door maatregelen te treffen en daarmee te voldoen aan de normen – of zelfs tot verder onder de norm te gaan – kunnen ruimtelijke projecten doorgang vinden en wordt bijgedragen aan een gezonder leefklimaat voor bewoners en bezoekers. Deze plannen dateren al van 2005.

Daarnaast is in augustus 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Dit programma is een samenwerkingsverband tussen overheden dat door het uitvoeren van maatregelen is gericht op het halen van de Europese normen. Het programma wordt jaarlijks gemonitord.

Om de Rijnmondgemeenten van actuele informatie te voorzien brengt de DCMR sinds enkele jaren een Kwartaalbericht luchtkwaliteit uit. Het laatste betreft het eerste kwartaal 2012.

Economische visie 2004-2010

De Economische Visie geeft op hoofdlijnen het economisch beleid van de gemeente Vlaardingen voor de periode 2004-2010 weer.

Prioriteiten

De gemeente Vlaardingen ziet twee prioriteiten voor het ruimtelijk economisch beleid:

De (her)ontwikkeling van (verouderde) bedrijvenlocaties vormt de topprioriteit

- Aanbod van voldoende bedrijfsruimte op goede locaties is van levensbelang voor de Vlaardingse economie. De beschikbaarheid van ruimte is namelijk een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Aanwezigheid van bedrijvigheid heeft een stuwende werking voor de economie van Vlaardingen en legt daarmee de basis voor het ontwikkelen van andere belangrijke voorzieningen.

Herstructurering van woonwijken

- De Economische Visie plaatst de herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen voorop, maar ziet daarnaast het belang van herstructurering van woonwijken en voorzieningen.

Visie Rivierzone

De gemeente streeft versterking na van de economische structuur van Vlaardingen. Een belangrijke rol hierbij spelen de plannen in de Rivierzone, de herstructurering van bedrijventerreinen en de ontwikkeling van locaties die de potentie hebben om economische groei te stimuleren.

Er wordt waar mogelijk segmentering en parkmanagement toegepast, waardoor de terreinen in de toekomst hun kwaliteit behouden. Duurzaam ondernemen is hier een onderdeel van.

Met de uitvoering van de plannen uit het Integraal Uitvoeringsplan Rivierzone ontstaat 50 ha aan nieuw en geherstructureerd bedrijventerrein. Hiermee zijn naar schatting duizenden nieuwe arbeidsplaatsen gemoeid waardoor de economische structuur van de stad wordt versterkt. Daarnaast zorgt de bouw van nieuwe woningen in het Rivierzonegebied voor een versterking van de lokale voorzieningen.

Nota Bedrijventerreinbeleid Vlaardingen 2009

De gemeente Vlaardingen zet in op aanpak van de bestaande bedrijventerreinen, want door (her)ontwikkeling en herstructurering zal de werkgelegenheid groeien. Hierbij wordt ingezet op de volgende speerpunten:

- ruimte bieden aan groei van Vlaardingse bedrijvigheid;
- voor nieuwe grootschalige, sterk vervuulende bedrijven is geen plaats in Vlaardingen;
- door middel van segmentering van de bedrijventerreinen - op basis van locatiewensen van gebruikers - neemt de aantrekkingskracht van de locaties toe, waardoor bedrijven behouden blijven en van elders aangetrokken worden;
- de herstructurering van bedrijventerreinen is een interactief en intensief langetermijnproces dat gefaseerd moet worden opgepakt;
- bij herstructurering moet aandacht zijn voor duurzaamheid van bedrijven: vermindering milieubelasting en efficiënter ruimtegebruik krijgen prioriteit.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet de inzet zijn de bovenstaande speerpunten vast te leggen in het juridisch-planologisch instrumentarium.

Detailhandelsnota 2013

In januari 2013 heeft de gemeenteraad de nieuwe detailhandelsnota vastgesteld. De centrale doelstelling van het detailhandelsbeleid is het realiseren van een evenwichtige detailhandelsstructuur, die aansluit bij de aankoopbehoeften en bezoekmotieven van de consument, en dusdanig duurzaam is, dat gemeente en ondernemers hierin willen blijven investeren. Naast dit hoofddoel streeft de gemeente de volgende subdoelen na:

- het versterken van de koopkrachtbinding en -toevloeiing van Vlaardingen als regionaal verzorgend centrum om de bestedingen in de detailhandelssector te doen toenemen;
- het consolideren van de werkgelegenheid in de detailhandelssector en gerelateerde sectoren;
- het stimuleren van de aantrekkingskracht en wederzijdse versterking tussen detailhandel, warenmarkt, toerisme, cultuur en horeca, als belangrijke onderdelen van het totaalproduct 'binnenstad'.

Juist in deze nieuwe tijden is het belangrijk dat er bij het opstellen van een detailhandelsvisie keuzes worden gemaakt. Bij het maken van die keuzes, vindt de gemeente de volgende punten van belang:

- Een winkelstructuur, die voorziet in een bepaalde mate van duurzaamheid: meervoudig ruimtegebruik waar mogelijk, voldoende ruimtelijke kwaliteit en alternatief aanwendbare gebouwen.
- Voortbouwen op wat al sterk en kansrijk is. Dit verdient de voorkeur boven het nieuw in de markt zetten van winkelgebieden.
- Bij het (her)ontwikkelen van winkelgebieden zorgen voor voldoende kritische massa, een massa die past bij het (reëel gedefinieerde) ambitie- en verzorgingsniveau, en niet overmatig groot is of juist te klein gekozen is.
- De keuze voor een duidelijk profiel voor elk winkelgebied, vertaald in promotie, branchering, winkelgrootte, maar ook in ruimtelijke randvoorwaarden ten aanzien van bijvoorbeeld bereikbaarheid, parkeren en de inrichting van de openbare ruimte.
- Voorkomen van nieuwe solitaire ontwikkelingen, en zorgen voor zo veel mogelijk clustering qua bezoekmotief van gelijksoortige detailhandel. Dit betekent bijvoorbeeld concentratie in de binnenstad van branches en formules waar het recreatieve bezoekmotief domineert, concentratie van branches en formules waar boodschappen doen centraal staat in de hoofd- en wijkcentra, en zoveel mogelijk concentratie van winkels waar het doelgerichte motief domineert in perifere centra.
- De kwalitatieve verbetering van de winkelstructuur is leidend, een verbetering die in overeenstemming is met het ambitieniveau. Staar niet blind op de vierkante meters, maar beantwoord de vraag of het voor de consument nu en straks leidt tot meer keuze, op

aanvaardbare afstand.

- Bij een visie op de gewenste winkelstructuur hoort ook een visie hoe om te gaan met winkelgebieden of winkellocaties die als weinig perspectiefrijk worden gezien.

In zijn algemeenheid geldt dat bij de uitbreiding aan m2's detailhandel, het een kwaliteitsverbetering van het (winkel)gebied betekent. Dit houdt in:

- dat met de uitbreiding, het winkelgebied compacter wordt en er een betere routing ontstaat;
- dat de uitbreiding ruimtelijk past (verkeerstechnisch, milieutechnisch, op aanvaardbare afstand voor de consument, stedenbouwkundig);
- dat, in geval van uitbreiding van een bestaande winkel, het modernisering (schaalvergroting of specialisatie) betreft. Deze modernisering is noodzakelijk wanneer dit betekent dat de aantrekkingskracht van een winkelcentrum en de werkgelegenheid hierdoor behouden blijft of toeneemt;
- dat de uitbreiding door middel van een distributieplanologisch onderzoek is onderbouwd. Een distributieplanologisch onderzoek, uitgevoerd door de branche/winkel die zich wil vestigen, zal moeten aantonen dat er vraag is vanuit de markt, dat er geen duurzame ontwrichting in de detailhandelsstructuur in Vlaardingen en de regio optreedt en welke verdringingseffecten er te verwachten zijn.

Met betrekking tot de bestaande (wijk- en) buurtwinkelcentra is het beleid is uitbreiding van het winkelvloeroppervlak in de dagelijkse artikelen sector in twee gevallen toelaatbaar:

- Indien het modernisering (schaalvergroting of specialisatie) betreft. Modernisering is noodzakelijk wanneer dit betekent dat de aantrekkingskracht van een winkelcentrum hierdoor behouden blijft. Het maximale aantal m2's wvo voor een supermarkt is hierbij afhankelijk van het verzorgingsgebied en maximaal 0,25 m2 wvo per inwoner. Dit betekent, dat er in het hoofdwinkelcentrum maximaal 1.000 m2 wvo (inclusief de VOP en de Oostwijk), in De Loper maximaal 1.400 m2 wvo en op de Van Hogendorpstraat maximaal 500 m2 wvo beschikbaar is.
- Indien het een verplaatsing van winkelareaal betreft vanuit een ander winkelcentrum of vanuit een solitaire locatie. Dit onder de voorwaarde dat de fysieke structuur van het winkelcentrum, waarin men zich wilt vestigen, dit toelaat en de koopkracht in de wijk groot genoeg is.

Met betrekking tot verspreide bewinkeling is het beleid dat de gemeente in de woonwijken levendigheid, sociale cohesie en werken in de wijk wil bevorderen. Detailhandel (richtlijn minimaal één bedrijfsruimte per 100 woningen) kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Daarom continueren wij het bestaande beleid van bestaande bedrijfsruimten in woonwijken, die zijn bedoeld voor kleinschalige bedrijven en voorzieningen, waaronder detailhandel.

Hoofdstuk 3 Gebiedsvisie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de bestaande ruimtelijke en functionele situatie in kaart gebracht en wordt ingegaan op de gewenste ontwikkelingen. Gezamenlijk vormen zij de basis voor de bestemmingsregeling (plankaart en regels).

3.2 Bestaande situatie

Het Leverterrein maakt onderdeel uit van de Rivierzone.

Binnen het westelijke deel van het plangebied was tot voor kort Lever Fabergé gevestigd. Het bedrijf heeft in juli 2008 haar bedrijfsactiviteiten op deze locatie beëindigd. Sindsdien staan de gebouwen leeg. De bebouwing bestaat voornamelijk uit laagbouw, waarbij een aanzienlijk deel van het perceel een groene inrichting heeft.

Op het oostelijk gelegen perceel is Unilever Research gehuisvest. Het perceel omvat een omvangrijk onderzoekscomplex en heeft een hoge bebouwingsdichtheid.

Het plangebied omvat tevens het flatgebouw (7 bouwlagen) aan de Olivier van Noortlaan (deels kantoren, deels woningen) en de voormalige burgemeesterswoning aan de Maasboulevard 25.

3.3 Gebiedsvisie voor dit bestemmingsplan

Algemeen

Uit het beleid zoals weergegeven in hoofdstuk 2 blijkt dat revitalisering en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen een van de belangrijke speerpunten is. In 2004 is door de gemeenteraad van Vlaardingen een structuurplan voor de Rivierzone vastgesteld. Doorvertaald naar het Leverterrein leidt dit tot de volgende ontwikkelingsvisie: streven naar versterking en modernisering van de bedrijventerreinen. Speerpunten daarbij zijn:

- de (her)ontwikkeling van niet-gebruikte en van sterk verouderde/niet-adequaate gebruikte terreinen;
- ruimte bieden voor verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven en industriële werkgelegenheid en voor uitbreiding en nieuwvestiging.

Concreter betekent dit dat bestaande bedrijventerreinen, voor zover nodig en mogelijk, worden geherstructureerd en plaatselijk uitgebreid, om voldoende schuifruimte te maken voor het uitplaatsen van bedrijven elders uit de Rivierzone. Naast schuifruimte, zullen deze bedrijventerreinen ook ruimte gaan bieden aan het uitbreiden van bestaande en/of te verplaatsen bedrijven, waardoor continuïteit en groei mogelijk zijn. Verder kan het vergroten van aanbod aan bedrijfsgronden voorzien in de behoefte aan nieuwvestiging, ook vanuit de regio, waardoor nieuwe werkgelegenheid tot stand kan worden gebracht.

In dit bestemmingsplan worden op dit moment geen grootschalige functiewijzigingen of uitbreidingen mogelijk gemaakt. Wel zal het bestemmingsplan ruimte moeten bieden voor herstructurering van delen van het plangebied en zal de milieuzonering van het terrein worden geactualiseerd.

Bouwmogelijkheden

De bedrijfsgebouwen, geen kantoorgebouwen zijnde, mogen in een zone van 100 m vanaf de Deltaweg/Maassluisdijk een maximale bouwhoogte van 10 m hebben en in het overige deel van het plangebied 20 m. Voor kantoorgebouwen geldt een maximale bouwhoogte van 15 m.

De bouwhoogte van kranen en tanks mag in een zone van 100 m vanaf de Deltaweg/Maassluisdijk 10 m bedragen, in een zone van 200 m vanaf de Nieuwe Maas 30 m en in het middengebied 20 m.

De bebouwde oppervlakte mag niet meer bedragen dan 80% van het bouwvlak. Parkeren geschiedt op eigen terrein.

Bestaande woningen of reeds vergunde afwijkingen worden gerespecteerd.

Milieuzonering

Bij de zonering van het bedrijventerrein wordt rekening gehouden met bestaande woningen in het plangebied en de omgeving. In paragraaf 4.3 wordt hierop nader ingegaan. Op basis van de afstanden tot aanwezige woningen zijn er binnen het plangebied bedrijven tot maximaal categorie 4.2 toelaatbaar.

Verkeersstructuur

De aansluiting van de Van Beethovensingel op de Deltaweg dient te worden gereconstrueerd. De reconstructie heeft een drieledig doel. Enerzijds de verbetering van de verkeersveiligheid (deze kruising is geen zogenaamde black spot meer – een gevaarlijke locatie waar veel ongelukken gebeuren, maar wel een erkende aandachtslocatie), anderzijds de verbetering van doorstroming van het oost-westverkeer. In verband met de beëindiging van de route gevaarlijke stoffen dient de rotonde ook als keermogelijkheid voor vrachtwagens.

Met de reconstructie van het Sluisplein in 2009 krijgt het kruispunt Van Beethovensingel-Deltaweg een prominente rol in de verkeersafwikkeling richting de A20. De Deltaweg is een onderdeel van de zuidelijke randweg in Vlaardingen, die is gelegen vanaf de Schiedamsdijk tot aan de Maassluisdijk. Uit modelberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteiten zullen gaan toenemen op de genoemde wegvakken.

Volgens het landelijke verkeersveiligheidsbeleid geniet de aanleg van een rotonde de voorkeur boven een kruispunt met een verkeersregelinstallatie. Argumenten hiervoor zijn een betere doorstroom van verkeer, scheiden van verkeerssoorten en zorgen voor voorspelbaar verkeersgedrag door middel van een overzichtelijk wegprofiel en heldere bebording.

Naast het optimaliseren van de doorstroming, dient de rotonde voorzien te worden van een zuidelijke aansluiting zodat er een rotonde met vier 'takken' ontstaat. Tevens dienen de wachttijden bij een geopende spoorwegovergang tot een minimum beperkt te worden. Aanleiding hiervoor is het feit dat direct ten noorden van de geplande rotonde een spoorwegovergang ligt die in de spits 16 keer per uur dichtgaat. Deze tijdelijke blokkade heeft een negatieve invloed op de doorstroming. Deze negatieve invloed dient beperkt te blijven.

Een van de randvoorwaarden voor het project is een directe en veilige aansluiting op de Deltaweg vanaf het terrein van Unilever Research en het te herontwikkelen Lever Fabergé-terrein. Het aansluiten van Unilever Research is noodzakelijk, omdat door de sluiting van Lever Fabergé geen mogelijkheid bestaat de vrachtwagens naar de expeditieruimte via het terrein van Lever Fabergé te laten verlopen. Dit betekent dat de vrachtwagens zullen gaan rijden door het woongebied Nieuwe Maas. Dit is een zowel voor Unilever, de bewoners, als de gemeente een ongewenste situatie.

Het is met het oog op de verkeersveiligheid de bedoeling dat na realisering van de rotonde de bestaande uitrit tussen de rotonde en de Heliniumweg wordt opgeheven.

3.4 Toekomstvisie

Hieronder volgt een toekomstvisie op het plangebied. Voor de ontwikkeling hiervan zal, als de plannen meer concreet zijn, een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen. In dat kader zal ook het noodzakelijke onderzoek plaatsvinden.

Het terrein vormt een sluitstuk van de ontwikkelingen rond het Maaspark en de Maaswijk. Het Maaspark krijgt hierdoor ook een beëindiging aan de westzijde. De ontsluiting van het terrein zal plaatsvinden via de rotonde Beethovensingel- Galgkade. Het Maaspark zelf wordt hierdoor ontzien. De voormalige burgemeesterswoning zal ook in de plannen worden opgenomen.



Er wordt gedacht aan een combinatie van hoogbouw en grondgebonden woningen waarbij het zicht op de rivier een belangrijk uitgangspunt is voor de woningen. Hiernaast kan het hele gebied gezien worden als een gemengde zone waarbij er een geleidelijke overgang ontstaat tussen de bedrijven aan de westzijde en de woningbouw langs het park.



Hoofdstuk 4 Onderzoek en planMER

4.1 Inleiding

Een groot deel van het plangebied is in het bestemmingsplan voorzien van een bedrijfsbestemming. Voor bedrijventerreinen geldt dat de milieuaspecten in een bestemmingsplan een grote rol spelen. Dit heeft onder andere te maken met de noodzaak om afstand te houden tussen de bedrijven als milieubelastende bron en milieugevoelige functies in de omgeving (milieuzonering). Ook andere aspecten hebben invloed op de milieusituatie op en rond bedrijventerreinen. Achtereenvolgens komen vervolgens in dit hoofdstuk de volgende aspecten aan de orde:

- milieuzonering bedrijvigheid;
- industrielawaai;
- wegverkeerslawaai;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- bodemkwaliteit;
- water;
- ecologie;
- cultuurhistorie en archeologie;
- klimaat en energie.

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

- het toetsingskader: eerst wordt bekeken wat het toetsingskader is waaraan het betreffende aspect moet worden getoetst;
- het onderzoek: vervolgens is het onderzoek opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de beschrijving van de referentiesituatie (zie paragraaf 4.2) en de effecten van het voornemen/de beoogde ontwikkeling zoals in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt;
- de conclusie: elke paragraaf sluit af met een conclusie over de gevolgen van het aspect voor dit bestemmingsplan.

In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de planmer-plicht die voor het bestemmingplan geldt. Het planMER is opgenomen in bijlage 11. Dit planMER heeft niet alleen betrekking op het Leverterrein, maar ook op het gebied Rivierzone-Oost.

4.2 Planmer-plicht en aanpak planMER

4.2.1 Planmer-plicht

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 Natuurbeschermingswet 1998 vereist is;
- de projectmer gekoppeld aan de besluiten (plannen of vergunningen) van de overheid die de realisatie een mer-(beoordelings)plichtige activiteit direct mogelijk maken.

Het bestemmingsplan Leverterrein staat bedrijfsactiviteiten toe tot maximaal categorie 4.2. Een aantal van de bedrijven die de gemeente toelaat in dit bestemmingsplan is mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig in het kader van de milieuvergunningenprocedure. Dit bestemmingsplan vormt daarmee het kader voor deze mogelijk mer-(beoordelings)plichtige activiteiten. Dit betekent dat voor het bestemmingsplan een planMER moet worden opgesteld. Een planmer-plicht vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 is in dit geval overigens niet aan de orde.

Verhouding planMER en projectMER/mer-beoordeling

Voor dit bestemmingsplan wordt een planMER opgesteld omdat het bestemmingsplan activiteiten mogelijk maakt die in het kader van het milieuvergunningenspoor mogelijk mer-(beoordelings)plichtig zijn. Dit betekent het volgende:

- in het kader van de milieuvergunning is een mer-beoordeling of projectmerprocedure voor dergelijke activiteiten nog steeds noodzakelijk: de opgestelde planMER verandert daar niets aan. De systematiek van het Besluit mer is dusdanig dat elk plan dat het kader biedt planmer-plichtig is, maar dat voor het uiteindelijk besluit dat de activiteit mogelijk maakt (in dit geval de milieuvergunning) een projectmer of mer-beoordeling noodzakelijk is;
- wel is de vestiging van deze activiteit rechtstreeks toegestaan in het bestemmingsplan: er hoeft te zijner tijd geen herziening van het bestemmingsplan met bijbehorende planMER meer plaats te vinden.

4.2.2 Planmer-procedure

Voor het doorlopen van een planmer geldt een wettelijk vastgestelde procedure. De volgende stappen moeten worden doorlopen:

1. openbare kennisgeving. Dit onderdeel vormt de formele start van de procedure. In een openbare kennisgeving wordt aangegeven dat een planmer-procedure wordt doorlopen;
2. raadpleging adviseurs, betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van het planMER;
3. uitvoeren onderzoeken en opstellen planMER;
4. na publicatie van het planMER en het ontwerpbestemmingsplan wordt het MER aangeboden aan de Commissie m.e.r. In een toetsingsadvies geeft de Commissie aan of het milieueffectrapport voldoende informatie bevat om het plan te kunnen vaststellen;

5. vaststellen van het plan. Na het toetsingsadvies kan het bestemmingsplan worden vastgesteld. In het bestemmingsplan moet worden gemotiveerd op welke manier er rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het MER.

Met het voorontwerpbestemmingsplan zijn de overlegpartners geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. Het planMER is samen met het ontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht. Dit planMER heeft niet alleen betrekking op het plangebied Leverterrein, maar ook op het gebied Rivierzone-Oost, waarvoor op dit moment een bestemmingsplan wordt voorbereid. Het planMER is opgenomen in bijlage 11. Het planMER is getoetst door de Commissie voor de m.e.r. Het toetsingsadvies is opgenomen in bijlage 12. In bijlage 13 is een notitie opgenomen met een nadere motivering naar aanleiding van de toetsing door de Commissie voor de m.e.r.

4.2.3 Reikwijdte en detailniveau van het planMER

In een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein wordt altijd al veel aandacht besteed aan verschillende milieuaspecten. Dezelfde milieuaspecten dienen tevens te worden behandeld in het planMER. Per milieuaspect wordt ingegaan op de referentiesituatie en de milieugevolgen van de ontwikkelingsruimte die het bestemmingsplan biedt.

Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die ook zullen plaatsvinden indien de uitvoering van het bestemmingsplan geen doorgang vindt.

Binnen het westelijke deel van het plangebied was tot voor kort Lever Fabergé gevestigd. Het bedrijf heeft in juli 2008 haar bedrijfsactiviteiten op deze locatie beëindigd. Sindsdien staan de gebouwen leeg. Het bestemmingsplan staat ter plaatse bedrijfsactiviteiten toe, waarbij de algemene toelaatbaarheid oploopt van categorie 2 in het noordelijke deel van het plangebied tot categorie 4.2 in het zuidwestelijke deel van het plangebied. Op het oostelijk gelegen perceel is Unilever Research gehuisvest. Deze situatie vormt het uitgangspunt voor de beschrijving van de referentiesituatie in het planMER.

In de directe omgeving van het plangebied vinden verschillende autonome ontwikkelingen plaats, waarbij met name de ontwikkeling van het Stationsgebied direct ten noorden van het plangebied van belang is. Daarnaast is een ingrijpende reconstructie van de Marathonweg voorzien, die een belangrijke rol speelt in de ontsluiting van het plangebied.

Plansituatie: milieueffecten voorgenomen activiteit

In het Structuurplan Rivierzone is voor het Leverterrein uitgegaan van industrie, bedrijven en research. De gemeente Vlaardingen wil in het gebied in de toekomst echter (in aansluiting op het transformatiegebied aan de oostzijde van het Leverterrein) ook woningen realiseren (zie paragraaf 3.4). Deze herontwikkeling valt echter buiten de scope van het bestemmingsplan en daarmee ook van het planMER.

In het planMER wordt ingegaan op de ontwikkelingsruimte die het bestemmingsplan biedt en de mogelijke milieueffecten die daarmee samenhangen. De reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken sluit aan bij het planMER dat is opgesteld voor het naastgelegen bestemmingsplan Maasoeverzone.

4.3 Milieuzonering bedrijvigheid

4.3.1 Toetsingskader

Om milieuhinder ter plaatse van gevoelige bestemmingen in de omgeving van het plangebied te voorkomen, is voor het plangebied een milieuzonering uitgewerkt. De milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De milieuzonering en de gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (herziene uitgave 2009). Gelet op het bedrijfsmatige karakter van het plangebied, is in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'. Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' wordt verwezen naar Bijlage 1.

4.3.2 Onderzoek en conclusie

Algemene toelaatbaarheid

Bij de milieuzonering wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied verkleinde richtafstanden gelden (zie tabel 4.1).

Tabel 4.1 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

Bij de milieuzonering is rekening gehouden met de bestaande woningen binnen en buiten het plangebied. Daarnaast is rekening gehouden met de geprojecteerde woningen in bestemmingsplan Stationsgebied Centrum. Ten opzichte van deze laatste woningen zijn de volledige richtafstanden gehanteerd. Voor de bestaande woningen langs de Olivier van Noortlaan wordt uitgegaan van de richtafstanden ten opzichte van een gemengd gebied (op deze locaties is sprake van functiemenging in combinatie met een verhoogd hinderniveau).

Op basis van deze gebiedskarakteriseringen loopt de algemene toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten op van categorie 2 tot maximaal categorie 4.2 (de laatstgenoemde categorie is alleen toegestaan in het zuidwestelijke deel van het plangebied). In de Staat van Bedrijfsactiviteiten die is opgenomen in de regels is vastgelegd welke bedrijven toelaatbaar zijn.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' vermeldt indices voor de verkeersaantrekkende werking. Vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid, is ervoor gekozen om nieuwe bedrijven die potentieel zeer veel goederenverkeer aantrekken (aangeduid met 3G) in dit bestemmingsplan in principe uit te sluiten. Voor een uitgebreidere motivering wordt verwezen naar Bijlage 2.

De bedrijfsactiviteiten van Lever Fabergé (westelijk deel van het plangebied) zijn beëindigd en de milieuvergunning is inmiddels ingetrokken. Unilever Research (oostelijk deel van het plangebied) is nog wel binnen het plangebied gevestigd. Laboratoria en onderzoeksinstellingen zijn niet opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Om deze reden is voor de activiteiten van Unilever Research een specifieke regeling opgenomen.

Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bestemmingsplan om bedrijven toe te staan die zijn genoemd in ten hoogste 2 categorieën hoger dan algemeen toelaatbaar is, mits deze bedrijven (als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze) naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de bedrijven genoemd in de lagere algemeen toegelaten milieucategorieën. Ook is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor bedrijven die niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein', mits deze naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de toegelaten bedrijven. Verder is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor bedrijven die op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' potentieel zeer veel goederenverkeer aantrekken (aangeduid met 3G). Voorwaarde is dat de Marathonweg is gereconstrueerd, door middel van een tunnel onder het spoor, verbreding naar 2x2 rijstroken en opheffing van gelijkvloerse kruisingen.

Conclusie

In het bestemmingsplan wordt door de gehanteerde milieuzonering zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen. Toekomstige bedrijven kunnen zich alleen binnen het gebied vestigen wanneer zij vallen binnen de algemene toelaatbaarheid, dan wel in het kader van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt aangetoond dat zij voldoen aan de gestelde voorwaarden.

4.4 Wegverkeerslawaai en spoorweglawaai

4.4.1 Toetsingskader

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

Gemeentelijk geluidsbeleid

Door de gemeente Vlaardingen wordt op dit moment een beleidsregel hogere grenswaarden geluid opgesteld. In de ontwerpbeleidsregel zijn voorwaarden opgenomen voor het vaststellen van hogere waarden. 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.

4.4.2 Onderzoek en conclusie

Referentiesituatie

Binnen het plangebied en in de omgeving daarvan liggen verschillende gezoneerde wegen. Daarnaast ligt direct ten noorden van het plangebied de spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland. Met name de Deltaweg is van belang als het gaat om de geluidsbelasting binnen het plangebied vanwege wegverkeer.

Binnen het plangebied zijn slechts op beperkte schaal geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Het betreft de woningen in het flatgebouw aan de Olivier van Noortlaan en de voormalige burgemeesterwoning aan de Nieuwe Maas.

In het akoestisch onderzoek in Bijlage 3 (in het kader van de aanleg van de rotonde Deltaweg/Van Beethovensingel) is inzicht gegeven in de huidige geluidbelasting (2012) als gevolg van het verkeer op de Deltaweg en de Van Beethovensingel. Daarbij is ook gekeken naar de geluidbelasting ter plaatse van de toekomstige woningen die op grond van het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum kunnen worden gerealiseerd.

Plansituatie

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidgevoelige functies gerealiseerd. Wel zal de kruising Deltaweg/Van Beethovensingel gereconstrueerd worden tot rotonde. Door deze reconstructie wijzigen de rijlijnen van de wegen ter hoogte van deze kruising. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) is bij voorgestane fysieke wijzigingen aan een weg met aanliggende geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) akoestisch onderzoek vereist.

Binnen de geluidszones van de te reconstrueren wegen bevinden zich bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Op basis van de Wgh is dan akoestisch onderzoek vereist naar de eventuele geluidstoename aan de gevels van omliggende geluidsgevoelige bestemmingen. Binnen het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum zijn woningen toegestaan. Ook met deze geprojecteerde woningen is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is opgenomen in Bijlage 3.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat de reconstructie van het kruispunt Deltaweg/Van Beethovensingel tot rotonde niet zal leiden tot reconstructiesituaties in de zin van de Wgh (toename 2 dB of meer). Er wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wgh en geluidsprocedures kunnen achterwege blijven.

4.5 Industrielawaai

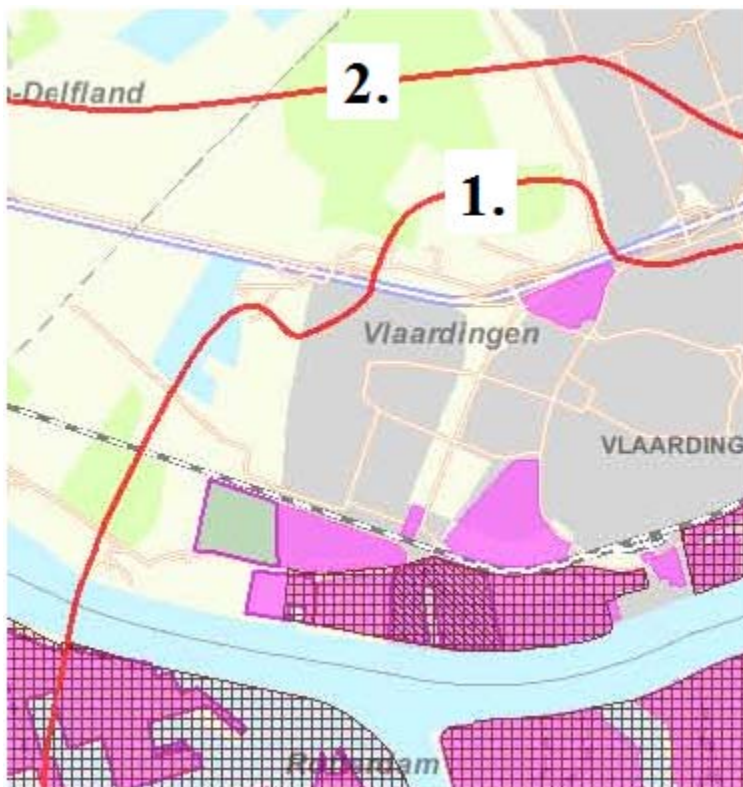
4.5.1 Toetsingskader

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 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 rondom het industrieterrein dient rekening te worden gehouden met de zonering van Industrielawaai. Woningbouw op het industrieterrein zelf is niet mogelijk, tenzij het industrieterrein (geheel of gedeeltelijk) wordt gedezoneerd.

4.5.2 Onderzoek en conclusie

Referentiesituatie

Een deel van het plangebied is onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Klein Vettoord. De begrenzing van het gezoneerde industrieterrein is opgenomen op de plankaart. Voor Klein Vettoord en Vulcaanhaven samen is een geluidszone vastgesteld die ruim om het gezoneerde terrein ligt (zie figuur 4.1). Omdat de saneringsgrenswaarde van 55 dB(A) bij een deel van de woningen in Vlaardingen wordt overschreden, is een saneringsprogramma vastgesteld om de geluidsbelasting in de woongebieden terug te dringen. Daarnaast ligt het gehele plangebied binnen de geluidszone van het industrieterrein Botlek-Pernis.



Figuur 4.1 Geluidszone Klein Vettoord en Vulcaanhaven (1)/geluidszone Botlek-Pernis (2) (bron: provincie Zuid-Holland)

Plansituatie

De grenzen van het gezoneerde terrein worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Noch binnen de grenzen van het gezoneerde terrein noch binnen de geluidszone worden in het bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. De buitengrens van de geluidszone, die in zijn geheel buiten het plangebied is gelegen, blijft ongewijzigd. De geluidszone van de industrieterreinen Klein Vettoord en Vulcaanhaven en de geluidszone van Botlek-Pernis zijn – voor zover deze binnen het plangebied zijn gelegen – opgenomen op de verbeelding.

Akoestisch onderzoek is om deze redenen niet noodzakelijk. Wanneer zich nieuwe bedrijven op het terrein willen vestigen, worden deze toegevoegd aan het geluidsbeheersmodel en wordt de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijvigheid getoetst aan de geluidszone, saneringscontouren en de vastgestelde MTG-waarden.

Conclusie

Aangezien het bestemmingsplan geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk maakt en ook geen wijzigingen aan de begrenzing van het gezoneerde terrein en/of de geluidzone, vormen de normen uit de Wet geluidhinder geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door titel 5.2 van de Wet milieubeheer, ook wel Wet luchtkwaliteit (WIK) genoemd. De WIK bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. In Bijlage 4 is nader ingegaan op het toetsingskader.

4.6.2 Onderzoek en conclusie

Referentiesituatie

In en rond het plangebied is sprake van verschillende bronnen van luchtverontreiniging, te weten wegverkeer, bedrijvigheid en scheepvaartverkeer. Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) en de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Maasoeverzone (direct ten westen van het plangebied), blijkt dat zowel binnen het plangebied als langs de ontsluitingswegen daarbuiten in 2011 en de jaren daarna ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Scheepvaartverkeer en industrie kunnen lokaal leiden tot verhoogde concentraties, maar zullen in geen geval leiden tot een overschrijding van grenswaarden. Het bestemmingsplan is consoliderend van aard en heeft dan ook geen gevolgen voor de luchtkwaliteit in en rond het plangebied.

Plansituatie

Het bestemmingsplan maakt geen grootschalige uitbreidingen of functiewijzigingen mogelijk. In vergelijking met de vigerende bestemmingsplannen legt het nieuwe bestemmingsplannen beperkingen op aan de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten. Daarnaast zijn nieuwe bedrijven die potentieel zeer veel goederenverkeer aantrekken uitgesloten. Daarmee is uitgesloten dat het voorliggende bestemmingsplan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en zal ten opzichte van de vigerende regelingen naar verwachting zelfs een positief effect hebben op de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Dit effect is echter lastig te kwantificeren.

Conclusie

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

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

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

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken³ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Een uitgebreid overzicht van de geldende wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid is opgenomen in Bijlage 4.

4.7.2 Onderzoek en conclusie

Risicovolle inrichtingen

Referentiesituatie

Binnen het plangebied bevinden zich op dit moment geen inrichtingen die vallen onder het Bevi. De vestiging van nieuwe Bevi-inrichtingen wordt in de regels uitgesloten. Volgens de risico-inventarisatie (zie Bijlage 5) en de provinciale risicokaart zijn op het terrein van Unilever Research gevaarlijke stoffen aanwezig. Er is echter geen sprake van relevante PR 10^{-6} -contouren.

Ook in de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicovolle inrichtingen. De PR 10^{-6} -contouren van deze bedrijven liggen volgens de externe veiligheidsvisie van de gemeente Vlaardingingen over het algemeen niet over het plangebied. Uitzondering is het bedrijf Struyk Verwo Infra direct ten westen van het plangebied. Ter plaatse vindt opslag van propaan plaats. Het bedrijf valt onder het Bevi. De PR 10^{-6} -contour ligt over een klein deel van het plangebied. Binnen deze contour is geen bestaande bebouwing gelegen.

In de omgeving van het plangebied is een aantal inrichtingen aanwezig waarvan het invloedsgebied voor het groepsrisico over het plangebied is gelegen. Het betreft onder andere inrichtingen die zijn gevestigd aan de overzijde van de Nieuwe Maas (zoals de raffinaderij van Shell Nederland). In de voorgenoemde risico-inventarisatie is inzicht gegeven in het GR rondom de inrichtingen binnen het plangebied en in de omgeving daarvan. Uit de resultaten blijkt dat in de huidige situatie geen geval sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde. In veel gevallen ligt het GR zelfs ver onder de oriënterende waarde.

Plansituatie

Het bestemmingsplan staat geen vestiging van Bevi-inrichtingen toe. De PR 10^{-6} -contour van de buiten het plangebied gelegen inrichting Struyk Verwo Infra is opgenomen op de verbeelding. Het bestemmingsplan sluit kwetsbare objecten binnen deze PR 10^{-6} -contour uit. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten en uitbreiding van bestaande beperkt kwetsbare objecten binnen de contour zijn alleen mogelijk via een omgevingsvergunning. In dat kader moet worden aangetoond dat er gewichtige redenen zijn om de beperkt kwetsbare objecten te realiseren en dat het PR niet meer dan 10^{-5} bedraagt. Aangezien het bestemmingsplan consoliderend van aard is, zal de vaststelling van het bestemmingsplan geen gevolgen hebben voor de hoogte van het GR. Aan het slot van deze paragraaf is een verantwoording van het GR opgenomen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Referentiesituatie

Binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Transport over de weg

De Deltaweg is aangewezen als gemeentelijke route voor gevaarlijke stoffen (tot aan de Heliniumweg). Op dit moment loopt deze route door in oostelijke richting over de Galgkade en Vulcaanweg. Op het moment dat de eerste nieuwe woningen in het Stationsgebied worden opgeleverd zal een deel van deze route komen te vervallen, waardoor ter hoogte van het plangebied geen gevaarlijke stoffen meer worden vervoerd over de Galgkade.

Transport over water

Ten zuiden van het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Nieuwe Maas. Door de DCMR is het GR berekend. Uit de resultaten blijkt dat de oriënterende waarde ter hoogte van het plangebied wordt benaderd, maar niet overschreden. Voor de Fn-curve wordt verwezen naar het onderzoek van DCMR dat is opgenomen in Bijlage 6. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Maasoeverzone. Aangezien het plangebied direct aansluit op het westelijk gelegen plangebied Maasoeverzone, zijn de onderzoeksresultaten ook bruikbaar in het kader van het bestemmingsplan Leverterrein.

In het (concept) Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) worden plasbrandaandachtsgebieden aangewezen. Volgens het ontwerpBasisnet water is het plasbrandaandachtsgebied gelegen binnen 40 m vanaf de kade. Op basis van het (concept)Btev moet in de toelichting bij het bestemmingsplan worden ingegaan op de mogelijkheden om de door het plan toegelaten ruimtelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden buiten die gebieden, gelet op de mogelijke effecten van een ongeval met zeer brandbare vloeistoffen. Daarnaast of in samenhang met deze afweging dient in ieder geval aandacht te worden besteed aan de bestrijdbaarheid van een plasbrand (hulpverlening en zelfredzaamheid mede in relatie tot effectreducerende maatregelen of brandvertragende maatregelen aan het gebouw).

De Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland geeft aan dat voor gebieden waar zeeschepen aanmeren binnen 65 m van de kade geen bebouwing is toegestaan (in verband met plasbrandrisico's). Afwijking is mogelijk voor bebouwing in het gebied tussen 40 en 65 m vanaf de kade indien:

- sprake is van groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang; én
- de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond advies heeft uitgebracht.

Verder biedt de Provinciale Verordening Ruimte - onder voorwaarden - ruimte voor afwijking ten behoeve van (incidentele) nieuwe kleinschalige voorzieningen ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever en voor voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of haven.

Transport door buisleidingen

Aan de westzijde ligt een aantal hoofdaardgastransportleidingen in en langs het plangebied. Het gaat om de volgende leidingen:

- W-504: 40 bar, 14 inch;
- W-521: 40 bar, 4 - 16 inch;
- W-537: 40 bar, 14 inch;
- A-517: 66 bar, 30 inch.

De leidingen zijn – voor zover binnen het plangebied gelegen – (inclusief de bijbehorende belemmeringstrook aan weerszijden van de leiding) opgenomen op de plankaart. In de regels is een beschermende regeling opgenomen. Recent is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Daarmee is in aansluiting op het Bevi ook voor buisleidingen een systematiek met PR en GR geïntroduceerd. De PR 10^{-6} -contouren liggen in alle gevallen op de leidingen. Door DCMR zijn berekeningen uitgevoerd om het GR langs de verschillende gasleidingen in beeld te brengen. Uit de resultaten blijkt dat het GR (ruimschoots) onder de oriënterende waarde is gelegen. Voor een gedetailleerd overzicht van de resultaten en de bijbehorende Fn-curves wordt verwezen naar het onderzoek van DCMR (zie Bijlage 6). Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Maasoeverzone. De betreffende leidingen liggen op de grens tussen beide bestemmingsplangebieden, waardoor de resultaten ook bruikbaar zijn in het kader van het bestemmingsplan Leverterrein. Voor het oostelijke deel van de leiding W521 is geen berekening uitgevoerd omdat binnen het plangebied geen bebouwing is gelegen binnen de inventarisatieafstand.

De westzijde van het plangebied wordt doorkruist door een DPO-leiding (diameter 12,75 inch, druk 80 bar). Uit deel 1 van de gemeentelijke externe veiligheidsvisie blijkt dat de PR 10^{-6} -contour op 15 m van de leiding is gelegen. Het bestemmingsplan maakt geen kwetsbare objecten mogelijk binnen de PR 10^{-6} -contour. Er is volgens de informatie uit de externe veiligheidsvisie geen sprake van een relevant GR vanwege de lage personendichtheden binnen het invloedsgebied, een verdere kwantificering van het GR is om deze reden niet noodzakelijk.

Plansituatie

Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en door leidingen leidt niet tot PR 10^{-6} -contouren die beperkingen opleggen aan de bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied. Voor de bouw mogelijkheden langs de Nieuwe Maas is in aansluiting op de Provinciale Verordening Ruimte een passende regeling opgenomen in het bestemmingsplan. In de risicoberekeningen voor de relevante risicobronnen is rekening gehouden met de bestemmingen binnen het plangebied. De uitvoering van het bestemmingsplan leidt niet tot een relevante toename van de personendichtheden en heeft daarmee geen gevolgen voor de hoogte van het greepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

De verantwoordingsplicht van het GR houdt in dat inzicht moet worden gegeven in de hoogte van het GR en dat ook rekening moet worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid'. In dit kader is de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) om advies gevraagd.

In de voorgaande paragraaf is ingegaan op de risicobronnen binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan:

- het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico van verschillende inrichtingen. Het groepsrisico ligt in alle gevallen onder de oriënterende waarde;
- ten zuiden van het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Nieuwe Maas, de oriëntatiewaarde voor de hoogte van het groepsrisico wordt benaderd maar niet overschreden;
- binnen het plangebied ligt een aantal hoofdaardgastransportleidingen; het GR ligt onder de oriënterende waarde.

Het bestemmingsplan maakt ten opzichte van het op dit moment vigerende bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk (met uitzondering van een rotonde) en heeft daarmee geen gevolgen voor de hoogte van het GR.

Incidentscenario's

In het advies van de VRR is voor de verschillende risicobronnen een beschrijving opgenomen van de worstcase scenario's die kunnen optreden:

1. Toxisch scenario (bezwijken opslag van waterstoffluoride) bij Shell Nederland Raffinaderij;
2. Flashfire als gevolg van een grote lekkage van propaan bij Struyk Verwo Infra;
3. Toxisch scenario (catastrofaal falen tankwagen) op de Deltaweg;
4. BLEVE met een tankwagen met brandbare gassen op de Deltaweg;
5. Toxisch scenario (catastrofaal falen tankcompartiment zeeschip met toxische stoffen) op de Nieuwe Maas;
6. Flashfire (lekkage tankcompartiment zeeschip met brandbare gassen) op de Nieuwe Maas;
7. Fakkelfbrand als gevolg van een leidingbreuk met de hoofdaardgastransportleidingen.

Daarnaast is ook een overzicht opgenomen van de meest geloofwaardige scenario's:

8. Toxisch scenario (lekkage tankwagen toxische stoffen) op de Deltaweg;
9. Plasbrandsscenario (bezwijken tankwagen met brandbare vloeistoffen) op de deltaweg;
10. Plasbrandsscenario (leidingbreuk buisleiding met brandbare vloeistoffen) met buisleiding DPO P31A;
11. Plasbrandsscenario (falen tankcompartiment zeeschip met brandbare vloeistoffen) op de Nieuwe Maas;
12. Fakkelfbrand als gevolg van een lekkage met de hoofdaardgastransportleidingen.

Zelfredzaamheid

In het bestemmingsplan worden woningen en functies waar kwetsbare groepen mensen verblijven (zoals kinderdagverblijven, verpleegtehuizen en scholen) niet toegestaan.

Per incidentscenario kan de mogelijkheid van zelfredding verschillen. In het advies van de VRR is een overzicht opgenomen. Tijdige alarmering en de infrastructuur om het gebied te ontvluchten spelen daarbij een belangrijke rol.

Beheersbaarheid

De bereikbaarheid van het plangebied wordt door de VRR als goed beoordeeld. Naast de hoofdingang van het terrein, zijn er verschillende ontsluitingsmogelijkheden die door hulpdiensten kunnen worden benut.

De primaire bluswatervoorziening in het gebied is volgens het advies van de VRR onvoldoende. Bij de herontwikkeling van het terrein zal de bluswatervoorziening bekeken moeten worden. Het open water (de Nieuw Maas) is niet direct bruikbaar door hulpdiensten.

Maatregelen

Bronmaatregelen om het GR rondom de bovengenoemde risicobronnen te beperken zijn niet te treffen in het kader van onderhavige ruimtelijke procedure. In het bestemmingsplan zijn waar mogelijk wel op andere manieren maatregelen getroffen om risico's te beperken:

- nieuwbouw of uitbreiding van gebouwen is niet toegestaan binnen het plasbrandaandachtsgebied langs de Nieuwe Maas (tot een afstand van 65 m vanaf de oever, behoudens omgevingsvergunning);
- in het hele plangebied worden geen zelfstandige kantoren toelaten;
- er worden geen mogelijkheden geboden voor (volumineuze) detailhandel.

In het advies van de VRR is een aantal maatregelen opgenomen om de zelfredzaamheid te vergroten en beheersbaarheid te verbeteren. Het betreft voor een belangrijke deel maatregelen op gebouwniveau, zoals afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen, luchtverversingssystemen, situering van (nood)uitgangen. Toetsing vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen. Bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening dient te voldoen aan de richtlijn van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). Doormiddel van de campagne "Goed voorbereid heb je zelf in de hand" dient zorg te worden gedragen voor goede voorlichting en instructie van de binnen het gebied aanwezige personen.

Afweging

Het bestemmingsplan Leverterrein is consoliderend van aard. Het bestemmingsplan Leverterrein heeft geen relevante gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico voor de omliggende risicobronnen. Voor de toekomstige herontwikkeling van een deel van het plangebied met woningbouw, zal een aparte ruimtelijke procedure worden doorlopen. De gemeente Vlaardingen onderschrijft de randvoorwaarden en maatregelen uit het advies van de VRR en zal deze bij de herontwikkeling van het gebied in acht nemen. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de genoemde maatregelen nauwelijks tot geen kwantificeerbaar effect hebben op het berekende aantal slachtoffers. Er blijft hoe dan ook sprake van een resteffect. Met de vaststelling van het bestemmingsplan Leverterrein heeft de gemeente Vlaardingen kennis genomen van dit restrisico. De gemeente acht dit risico, mede gelet op het consoliderende karakter van het bestemmingsplan en het advies van de VRR, aanvaardbaar.

Conclusie

Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.8 Kabels en leidingen

Wat betreft een beschrijving van de risicovolle leidingen in het gebied wordt verwezen naar paragraaf 4.7.

Binnen het plangebied ligt ook een rioolwaterpersleiding. De zakelijk rechtstrook bedraagt 5 m aan weerszijden van de leiding (gemeten vanaf de hartlijn van de leiding). Binnen de zakelijk rechtstrook is in beginsel geen bebouwing toegestaan.

De leidingen (inclusief de bijbehorende belemmeringenstrook dan wel zakelijk rechtstrook aan weerszijden van de leiding) zijn opgenomen op de plankaart. In de regels is een beschermende regeling opgenomen.

4.9 Bodemkwaliteit

4.9.1 Toetsingskader

In verband met de uitvoerbaarheid van een plan dient onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. In het algemeen wordt bij de beoordeling van bestemmingsplannen de richtlijn gehanteerd dat ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, wordt verricht op de bestemming waar een herinrichting wordt voorzien. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

4.9.2 Onderzoek en conclusie

Referentiesituatie

Als gevolg van huidige bedrijfsactiviteiten en activiteiten uit het verleden is de bodem binnen het plangebied lokaal verontreinigd. Uit de informatie op www.bodemloket.nl blijkt dat delen van het plangebied in het verleden reeds zijn onderzocht.

Plansituatie

In het bestemmingsplan worden geen functiewijzigingen mogelijk gemaakt. In het kader van voorliggende bestemmingsplan is om deze reden geen bodemonderzoek noodzakelijk.

Conclusie

Vanuit het aspect bodemkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.10 Water

4.10.1 Toetsingskader

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

In het plangebied wordt het waterbeheer in het buitendijks gebied gevoerd door Rijkswaterstaat. Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het beheer van de primaire waterkering. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerders over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerders worden vervolgens verwerkt. In deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het hoogheemraadschap en de gemeente nader wordt behandeld. Het nationale beleid is aan de orde gekomen in paragraaf 2.2.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet;
- Beleidslijn grote rivieren.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;
- Bestemmingsplannen blauw gekleurd;
- Provinciale Structuurvisie;
- Verordening Ruimte.

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het Hoogheemraadschap van Delfland de strategische keuzes, de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. De complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen dwingen tot het stellen van prioriteiten. Het Hoogheemraadschap gaat het beheer en onderhoud van het watersysteem optimaliseren en zal daarbij flink investeren in waterkwaliteit, waterkeringen en het voorkomen van wateroverlast en watertekort. Voor de zuiveringstechnische infrastructuur ligt de nadruk op beheren, onderhouden en optimaliseren.

In het kader van de afstemming van het waterbeleid met ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening heeft het Hoogheemraadschap een Waterkansenkaart opgesteld. Deze Waterkansenkaart kan gezien worden als de nadere, gebiedsspecifieke uitwerking van de Deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland. Ten slotte is in 2012 een *Handreiking Watertoets voor gemeenten, ruimte voor water in ruimtelijke plannen* opgesteld. Met deze handreiking wordt inzicht gegeven in de wijze waarop het Hoogheemraadschap procedureel en inhoudelijk omgaat met de watertoets.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap hebben gezamenlijk het Waterplan Vlaardingen opgesteld. Het waterplan is een integratiekader voor zaken die spelen met betrekking tot het waterbeheer in Vlaardingen. Het waterplan is opgezet in een aantal deelplannen, waaronder een Watervisie, een Waterfunctieplan en een Waterstructuurplan. Daarin geven de gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap een eigen visie op de gewenste ontwikkeling van het watersysteem op middellange termijn (2030).

4.10.2 Onderzoek en conclusie

Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied ligt in het buitendijks gebied op de noordelijke Maasoever in Vlaardingen. De Deltaweg/Maassluisdijk vormt de noordelijke plangrens. Het gebied is bijna helemaal in gebruik als (havengerelateerde) industrie en het plangebied heeft grotendeels een bedrijfsbestemming.

Veiligheid en waterkeringen

Het havengebied is opgehoogd en verstevigd met gebiedsvreemd materiaal tot een maaiveldhoogte van minimaal NAP +3,5 m. De primaire waterkering (delflandsedijk) voldoet aan de overschrijdingsnorm T=10.000 jaar. De waterkering wordt beheerd door het Hoogheemraadschap van Delfland. Het plangebied ligt voor een deel binnen het waterstaatswerk en volledig binnen de beschermingszone van de delflandsedijk.

Waterkwantiteit

Het plangebied ligt buitendijks. De neerslag wordt direct dan wel indirect afgevoerd naar de Nieuwe Maas.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Binnen of in de omgeving van het plangebied bevinden zich geen KRW-waterlichamen of ecologische zones.

Afvalwaterketen en riolering

Het industrieterrein is voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Neerslag wordt geloosd op de Nieuwe Maas en de droogweerafvoer wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie De Grote Lucht.

Bodem en grondwater

De bodem ter plaatse bestaat uit opgebrachte grond op een kleilaag. De grondwaterstanden in het gebied worden sterk beïnvloed door de waterstand in de Nieuwe Maas. De grondwaterstand is in het algemeen ca. 1 a 2 meter beneden maaiveld.

Toekomstige situatie

Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk consoliderend van aard. Er wordt slechts één nieuwe ontwikkeling (aanleg rotonde) mogelijk gemaakt. De nieuwe verkeersaansluiting valt binnen de kernzone van de primaire waterkering. Derhalve is voor de realisatie een vergunning noodzakelijk. De vergunning dient te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Verder zijn geen grootschalige functieveranderingen en/of herinrichtingen gepland. Binnen de vigerende bestemmingen bestaat wel de mogelijkheid tot ontwikkelingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het bouwen van gebouwen (al of niet bouwvergunningplichtig) of het aanleggen van paden of verhardingen. Buitendijks bouwen komt voor rekening en risico van de initiatiefnemer.

Het kruispunt Deltaweg/Van Beethovensingel wordt voorzien van een rotonde. Hiermee zal het verhard oppervlak ter plaatse toenemen. Omdat hier sprake is van buitendijks gebied en deze toename gering is, is er geen negatieve invloed op het waterhuishoudkundige systeem.

Diffuse verontreinigingen moeten worden voorkomen door het gebruik van duurzame, niet-uitloog bare materialen (geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen), zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Plankaart

In het bestemmingsplan is het oppervlaktewater bestemd tot Water. Voor waterkeringen (waterstaatswerk inclusief de beschermingszones) is de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering opgenomen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishoudkundige situatie.

4.11 Ecologie

4.11.1 Toetsingskader

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

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet (Ffw) van belang. De Natuurbeschermingswet 1998 is van belang voor de gebiedsbescherming. In Bijlage 4 is nader ingegaan op de Ffw en de Natuurbeschermingswet 1998.

4.11.2 Onderzoek en conclusie

In deze paragraaf zijn de conclusies van het bureauonderzoek ecologie (Bijlage 7) en het ecologisch veldonderzoek (Bijlage 8), dat naar aanleiding van dit bureauonderzoek is uitgevoerd, verwerkt.

Referentiesituatie

Het plangebied vormt geen onderdeel van en ligt ook niet nabij een natuur- of groengebied met een beschermde status zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de PEHS, maar grenst wel aan de PEHS Nieuwe Waterweg. Ontwikkelingen met negatieve gevolgen voor de nabijgelegen PEHS geven aanleiding tot compensatie en exacte inrichtingseisen.

Uit het bureauonderzoek is naar voren gekomen dat in het plangebied hoofdzakelijk licht beschermde (tabel 1 Flora- en faunawet) voorkomen. Ter plaatse van de nieuwe rotonde kunnen echter vleermuizen en broedvogels met vaste nesten voorkomen. Dit is nader onderzocht tijdens het ecologisch veldonderzoek.

Plansituatie

Het bestemmingsplan is consoliderend van aard. Wel wordt de aanleg van een rotonde mogelijk gemaakt. Uit het veldonderzoek blijkt dat het plangebied en directe omgeving van de rotonde slechts marginaal foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis is. In en direct rond het gebied ontbreekt het aan vogels met (vaste) nesten. Het gebied vormt tevens geen foerageergebied voor vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen. Realisatie van de rotonde heeft derhalve geen gevolgen voor vleermuizen en vogels. Tijdens het veldonderzoek is in de bermen ook het licht beschermde grasklokje aangetroffen; hiervoor geldt een vrijstelling van de relevante verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Conclusie

Wanneer rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden zoals beschreven in het bureauonderzoek (Bijlage 7), zijn er uit ecologisch oogpunt geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.12 Archeologie en cultuurhistorie

4.12.1 Toetsingskader

Monumentenwet

De Monumentenwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

In het beleid van de provincie wordt grote waarde gehecht aan de kartering en toekomstverkenning van de cultuurhistorische waarden in Zuid-Holland. Deze waarden, samengevat met de term Cultuurhistorische Hoofdstructuur, bestaan uit de nog aanwezige historisch-(steden)bouwkundige, historisch-landschappelijke en archeologische objecten, structuren en gebieden. Het doel van deze kartering en toekomstverkenning is het mogelijk maken van een integraal (dat wil zeggen in samenhang met overige beleidsvoornemens) en gebiedsgericht (dat wil zeggen gericht op de cultuurhistorische waarden en hun omgeving) monumentenbeleid.

Op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland zijn zowel bekende archeologische waarden aangegeven als ook de gebieden met een zekere archeologische verwachting. Het gaat hierbij om de bekende terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde, die ook op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) zijn opgenomen, alsmede de gebieden met een kans (variërend van zeer hoog tot laag) op het aantreffen van archeologische sporen.

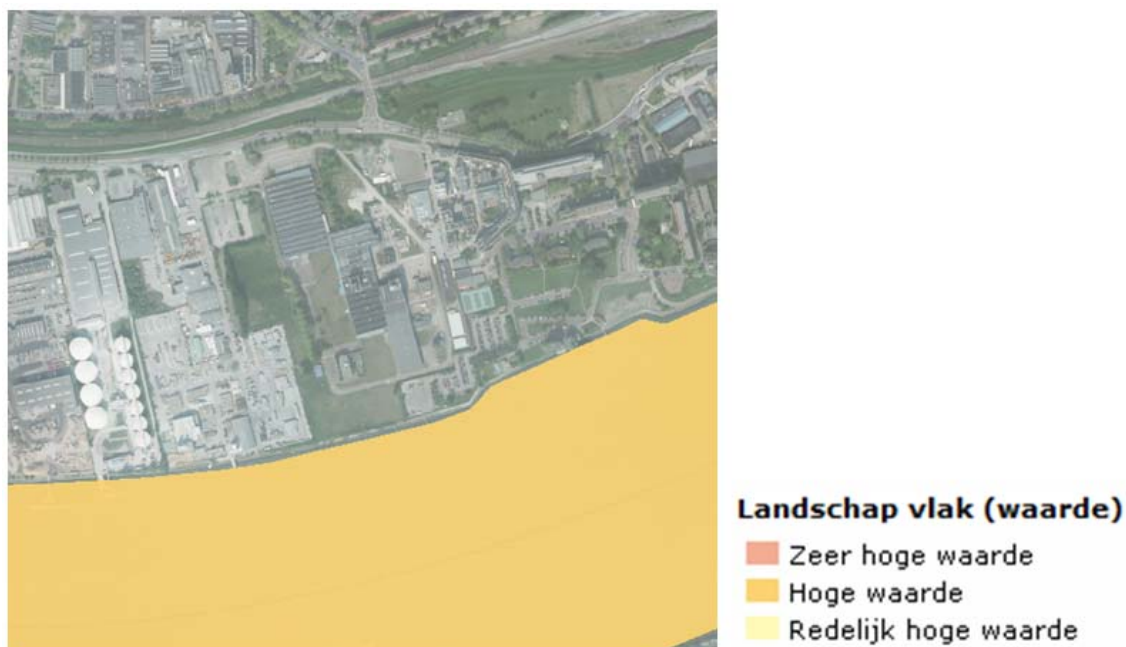
Tevens zijn op de cultuurhistorischewaardenkaart waarden toegekend aan cultuurhistorische en landschappelijk waardevolle vlakken, lijnen en elementen.

4.12.2 Onderzoek

Referentiesituatie

Cultuurhistorie

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie heeft alleen de Nieuwe Maas in het plangebied een redelijk hoge waarde. Er vinden geen ontwikkelingen plaats in de Nieuwe Maas.



Figuur 4.2 Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart (bron: geo-loket provincie Zuid-Holland)

De voormalige burgemeesterswoning is een beeldbepalend pand. Deze is om die reden voorzien van de aanduiding 'karakteristiek'. Er gelden specifieke bouwregels.

Archeologie

In Bijlage 9 is het inventariserend archeologisch onderzoek in de vorm van een bureauonderzoek opgenomen dat voor het bestemmingsplangebied is uitgevoerd. Het plangebied is in de 20^e eeuw met een dik pakket opgehoogd. Hieronder ligt een opgeslibd kleipakket uit de periode dat het plangebied buitendijks lag (vanaf ongeveer de 12^e eeuw). Onder dit pakket kunnen archeologische sporen uit de Romeinse tijd en middeleeuwen aangetroffen worden. Of deze lagen nog binnen het plangebied aanwezig zijn is onzeker, aangezien archeologische lagen door de buitendijkse ligging weggespoeld kunnen zijn. Gezien deze mogelijkheid geldt voor het voormalig buitendijkse gebied een *middelhoge archeologische verwachting* op het aantreffen van archeologische waarden uit de ijzertijd, Romeinse tijd en middeleeuwen. De archeologische verwachting op vondsten en sporen van vóór de ijzertijd is laag.

Een bijzonder relict, dat niet in het inventariserend archeologisch onderzoek opgenomen is, maar dat nog wel in de bodem aanwezig kan zijn, wordt gevormd door de restanten van een V1-lanceerinstallatie uit WOII. Deze installatie is door de Duitsers in 1945 gebouwd en ontmanteld. Met dank aan de heer J.P. ter Brugge en de archeologische werkgroep Helinium, is de locatie ervan bekend.

Plansituatie

Cultuurhistorie

Voor de voormalige burgemeesterswoning is een beschermende regeling opgenomen. In het plangebied worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.

Archeologie

Om de aanwezige en verwachte archeologische monumenten tegen vernietiging te behoeden, is in dit bestemmingsplan een beschermende regeling opgenomen. De vermoedelijke resten uit WOII krijgen de dubbelbestemming Waarde-Archeologie-1 (WR-A-1). De rest van het plangebied met eveneens een middelhoge archeologische verwachting, krijgt de dubbelbestemming Waarde - Archeologie-2 (WR-A-2). Bescherming vindt plaats door middel van specifieke bouwregels en een aanlegvergunningstelsel.

Voor WR-A-1 is opgenomen dat projecten met een omvang van meer dan 100 m² voorafgaand aan de uitvoering van het project aandacht voor archeologische waarden moeten hebben. Echter, een project waarbij de bodem minder diep dan 30 cm onder maaiveld wordt verstoord, is hiervan vrijgesteld.

Voor WR-A-2 is opgenomen dat projecten die een omvang van 100 m² of meer hebben, voorafgaand aan de uitvoering aandacht aan archeologische waarden dienen te geven. Echter, een project waarbij de bodem minder diep dan 5 m onder maaiveld wordt verstoord, is hiervan vrijgesteld.

Toelichting opgenomen maten

Met uitzondering van de V1-lanceerinrichting liggen mogelijke archeologische waarden in het bestemmingsplangebied door het ophogingspakket en de opgeslibte klei diep onder het maaiveld. Dit geeft al de nodige bescherming. Enkel in het geval van projecten waarbij de bodem tot op grote diepte wordt verstoord, dient er een archeologisch traject te worden ingezet. De grens is gesteld op 5 m onder het oppervlak, waarmee aansluiting wordt gezocht met het naastgelegen bestemmingsplan Maasoeverzone. Voorafgaand booronderzoek dient om de diepte nader vast te stellen. Voor WR-A-1 is de diepte op 30 cm onder maaiveld gezet aangezien de resten hier vlak onder het maaiveld kunnen liggen. De vrijstellingsgrens van 100 m² volgt uit de Monumentenwet 1988.

4.12.3 Conclusie

Voor de voormalige burgemeesterswoning is een beschermende regeling opgenomen. In het plangebied worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.

Gebieden met een middelhoge archeologische verwachting en mogelijk nog aanwezige relictten uit WOII krijgen een toepasselijke dubbelbestemming. Op deze manier zijn de archeologische belangen gewaarborgd.

4.13 Samenvatting en conclusies

Milieusituatie en effecten

In dit hoofdstuk is de milieusituatie binnen het plangebied Leverterrein beschreven. Het bestemmingsplan is consoliderend van aard.

Milieuzonering

In het bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van een milieuzonering om milieuhinder al in het ruimtelijke spoor zo veel mogelijk te beperken. Bij de milieuzonering is rekening gehouden met bestaande en geprojecteerde woningen in de omgeving van het plangebied. Afhankelijk van de afstand van de bedrijfspercelen tot omliggende woningen zijn bedrijfsactiviteiten toelaatbaar uit minimaal categorie 2 (lichte bedrijvigheid) en maximaal categorie 4.2 (zwaardere bedrijvigheid). Bedrijven die potentieel zeer veel goederenverkeer aantrekken zijn in het bestemmingsplan in principe uitgesloten. Bestaande activiteiten die niet binnen de algemene toelaatbaarheid vallen worden mogelijk gemaakt met een specifieke maatbestemming.

Geluid

Het plangebied is onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Klein Vettenoord. De begrenzing van het gezoneerde industrieterrein is opgenomen op de plankaart. Voor Klein Vettenoord en Vulcaanhaven samen is een geluidszone vastgesteld die ruim om het gezoneerde terrein ligt. Daarnaast ligt het plangebied binnen de geluidszone van industrieterrein Botlek-Pernis. Het bestemmingsplan maakt geen geluidsgoedige objecten mogelijk.

De kruising Deltaweg/Van Beethovensingel zal gereconstrueerd worden tot rotonde. Door deze reconstructie wijzigen de rijlijnen van de wegen ter hoogte van deze kruising.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanpassingen aan het kruispunt Deltaweg/Van Beethovensingel niet leiden tot reconstructiesituaties in de zin van de Wgh (toename 2 dB of meer). Er wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wgh en geluidsprocedures kunnen achterwege blijven.

Luchtkwaliteit

Het bestemmingsplan maakt geen grootschalige uitbreidingen of functiewijzigingen mogelijk. Het plan zal dan ook geen relevante gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Omdat in het bestemmingsplan nieuwe bedrijven die potentieel zeer veel goederenverkeer aantrekken worden uitgesloten, kan het plan mogelijk zelfs een positief effect hebben op de concentraties langs de ontsluitingswegen. De Wlk staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Externe veiligheid

Rondom het plangebied bevinden zich verschillende risicovolle inrichtingen. Daarnaast vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg, het water en door buisleidingen. In de paragraaf externe veiligheid is ingegaan op de risicosituatie rond deze risicobronnen. In het bestemmingsplan zijn waar nodig maatregelen getroffen om risico's te beperken. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de regelgeving en het beleid over externe veiligheid. Het GR wordt aanvaardbaar geacht. Het bestemmingsplan staat vestiging van Bevi-inrichtingen niet toe.

Bodem en water

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de bodemkwaliteit. Er wordt een dubbelbestemming Waterstaat opgenomen voor de gronden binnen de beschermingszone van de primaire waterkering.

Ecologie

Negatieve effecten op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000 en PEHS, kunnen worden uitgesloten.

Uit het bureauonderzoek is naar voren gekomen dat in het plangebied hoofdzakelijk licht beschermde (tabel 1 Flora- en faunawet) voorkomen. Ter plaatse van de nieuwe rotonde kunnen echter vleermuizen en broedvogels met vaste nesten voorkomen. Dit is nader onderzocht tijdens het ecologisch veldonderzoek. Wanneer rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden zoals beschreven in het onderzoek, zijn er uit ecologisch oogpunt geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Archeologie en cultuurhistorie

In het bestemmingsplan is een beschrijving opgenomen van de archeologische en cultuurhistorische waarden in en rond het plangebied. Het gebied met hoge dan wel middelhoge archeologische verwachting krijgen een toepasselijke dubbelbestemming. Het beeldbepalende pand binnen het plangebied is voorzien van de aanduiding 'karakteristiek'.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de uitvoering van het bestemmingsplan Leverterrein mogelijk is binnen de geldende (milieu)wet- en regelgeving en niet zal leiden tot onaanvaardbare milieusituaties.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de uitgangspunten voor het plangebied. Om deze waarden te kunnen waarmaken dienen deze (voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk) juridisch doorvertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is het bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de uitgangspunten vertaald zijn in het bestemmingsplan.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. 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 het renvooi.

Op de kaart 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 kaart 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. In de regels zijn ook afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en aanlegregels opgenomen.

5.2 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 zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels.

5.3 Bestemmingen en aanduidingen

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

Enkelbestemmingen

Bedrijf

De bedrijfspercelen zijn bestemd tot Bedrijf. De toelaatbare bedrijven zijn gekoppeld aan de bij de regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'. De maximaal toelaatbare milieucategorie is op de plankaart aangegeven. Voor Unilever Reseach is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1' opgenomen (zie ook paragraaf 4.3.2). Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor bedrijven uit een hogere milieucategorie en voor bedrijven die niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein', mits deze naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de rechtstreeks toegelaten bedrijven. Voor de toelaatbare bouwhoogte van bedrijfsgebouwen en overkappingen en van kranen en tanks geldt een zonerings (zie ook paragraaf 3.3). Verwezen wordt naar de betreffende maatvoeringsaanduidingen op de plankaart. Bestaande uitzonderingen zijn gerespecteerd.

Vestiging van bedrijven met verkeersindex 3G (zie de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein') is uitgesloten. Wel is voor deze bedrijven een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Voorwaarde is dat de Marathonweg is gereconstrueerd, door middel van een tunnel onder het spoor, verbreding naar 2x2 rijstroken en opheffing van gelijkvloerse kruisingen.

Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan. De grens van het gezoneerde industrieterrein is op de plankaart aangegeven. Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan.

Ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' mogen de bestaande goot- en bouwhoogte van gebouwen, de nokrichting, kapvorm en dakhelling niet worden gewijzigd.

Binnen de aangegeven veiligheidszones gelden beperkingen voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Bedrijf - gasontvangstation

Deze bestemming is opgenomen voor het gasontvangstation.

Groen

Deze bestemming is toegekend aan enkele structurele groenstroken. Voor een strook langs de Nieuwe Maas is de aanduiding 'bedrijf' opgenomen, omdat hier ook bedrijfsactiviteiten plaatsvinden.

Kantoor

Het deel van het flatgebouw met de functie kantoren en bijbehorende gronden zijn bestemd tot Kantoor.

Verkeer

De ontsluitingswegen, inclusief de beoogde rotonde, zijn bestemd tot Verkeer.

Water

De Nieuwe Maas en de spoorlood zijn bestemd tot Water. Ter plaatse van de bedrijfsmatige voorzieningen in de Nieuwe Maas is de aanduiding 'bedrijf' opgenomen.

Wonen

Het deel van het flatgebouw waarin wordt gewoond en bijbehorende gronden zijn bestemd tot Wonen. Het maximum aantal wooneenheden bedraagt 37.

Ook de voormalige burgemeesterwoning aan de Maasboulevard 25 is bestemd tot Wonen. Ter bescherming van de cultuurhistorische waarde is de aanduiding 'karakteristiek' opgenomen.

Dubbelbestemmingen

In het plan is gewerkt met diverse dubbelbestemmingen. Ter plaatse van deze dubbelbestemmingen geldt zowel het artikel dat betrekking heeft op de dubbelbestemming als het artikel dat betrekking heeft op een daarmee samenvallende enkelbestemming. De verhouding tussen beide is in het artikel dat betrekking heeft op de dubbelbestemming weergegeven.

Leiding - Brandstof, Leiding - Gas - 1, Leiding - Gas - 2, Leiding - Riool

De aanwezige planologische relevante leidingen (inclusief belemmeringenstrook dan wel zakelijk rechtstrook) zijn voorzien van een toepasselijke dubbelbestemming. Op deze gronden mogen ten behoeve van de dubbelbestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Bouwwerken ten behoeve van samenvallende bestemmingen mogen - op enkele uitzonderingen na - uitsluitend na het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken worden gebouwd. De leidingbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad. Voor diverse werken en werkzaamheden is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren ervan nodig.

Waarde - Archeologie - 1 en Waarde - Archeologie - 2

Het gehele plangebied is vanwege de middelhoge archeologische verwachting voorzien van de dubbelbestemming Waarde - Archeologie. 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 geldt voor diverse werken en werkzaamheden een aanlegverbod zonder omgevingsvergunning. Een archeologisch rapport is in de in de regeling opgenomen gevallen indieningsvereiste bij de aanvraag om omgevingsvergunning ten behoeve van bouwen dan wel aanleggen.

Waterstaat - Waterkering

De gronden binnen de (binnenste) beschermingszone van de primaire waterkering zijn voorzien van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering. Op deze gronden mogen ten behoeve van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Bouwwerken ten behoeve van samenvallende bestemmingen mogen - op enkele uitzonderingen na - uitsluitend na het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan worden gebouwd. De waterkeringsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.

Algemene gebiedsaanduiding

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).

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan is conserverend van aard. De infrastructurele ingrepen binnen het plan ten behoeve van de aanleg van de rotonde op de Van Beethovensingel met de Deltaweg wordt door de gemeente gefinancierd met een eventuele subsidiebijdrage van de Stadsregio.

Er is geen reden een exploitatieplan vast te stellen. Een kostenverhaal van de binnen het plangebied te realiseren infrastructuur is op grond van de zogenaamde 'veegwet' (waarin onder andere een aanpassing van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening, artikel 9.1.20 is geregeld) niet mogelijk. De bouwmogelijkheden die er zijn, waren ook al op grond van het oude bestemmingsplan mogelijk en worden met het nieuwe bestemmingsplan niet uitgebreid.

6.2 Inspraak en overleg

Er wordt een informatiebijeenkomst voor bedrijven, omwonenden en andere belanghebbenden gehouden in de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan aan diverse instanties ter kennis gesteld met het verzoek om binnen voornoemde termijn op de inhoud van het bestemmingsplan te reageren.

De reacties van het vooroverleg zijn als bijlage 10 toegevoegd. Hieronder is in het kort de gemeentelijke reactie toegevoegd.

Provincie Zuid-Holland

1. Onderbouwing groepsrisico

Overlegreactie

Het plan houdt nog onvoldoende rekening met het provinciaal belang. Er is wel toename van het groepsrisico voor de inrichtingen Shell Nederland en Struijk Verwo Infra.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan betreft een conserverend plan. Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico van de verschillende risicobronnen in en rond het plangebied. De beschrijving van de risicosituatie ter plaatse is op onderdelen aangevuld en geactualiseerd. In de toelichting is een verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

2. DPO-leiding

Overlegreactie

Bij de DPO-leiding ontbreekt nog een risicoberekening.

Reactie gemeente

Gezien de lage personendichtheden binnen het invloedsgebied is langs de DPO-leiding geen sprake van een relevant groepsrisico. Het betreft hier een consoliderend bestemmingsplan. Een verdere kwantificering van het groepsrisico wordt om deze reden niet noodzakelijk geacht.

3. Plasbrandzone

Overlegreactie

Op de verbeelding ontbreekt het plasbrandaandachtgebied, deze toevoegen.

Reactie gemeente

In de planregels van het bestemmingsplan zijn in artikel 3 onder 3.3. de voorwaarden voor het bouwen tussen de 40 en 65 meter vanaf de oever van de Nieuwe Maas/Nieuwe Waterweg opgenomen.

Rijkswaterstaat

1. Dubbelbestemming Nieuwe Maas

Overlegreactie

Uit de verbeelding blijkt onvoldoende dat de Nieuwe Waterweg/Nieuwe Maas op grond van de Beleidsregels grote rivieren (Bgr) het bergend regime van toepassing is. Voor de rivier de Nieuwe Maas wordt verzocht de dubbelbestemming 'Waterstaat – waterhuishoudkundige functie' op te nemen.

Reactie gemeente

In de bestemming Water (artikel 7) van de planregels zijn de door Rijkswaterstaat genoemde punten in de bestemmingsomschrijving opgenomen.

2. Aanpassing toelichting Buitendijks bouwen en wonen

Overlegreactie

Verzocht wordt in de toelichting aan te geven dat buitendijks bouwen en wonen voor rekening en risico komt van de initiatiefnemer. Rijkswaterstaat is niet aansprakelijk voor de buitendijkse hoogwaterveiligheid.

Reactie gemeente

De toelichting is hierop aangepast.

3. Aanpassen Barro

Overlegreactie

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 en de Hollandsche IJssel. Deze zone is bedoeld om nadelige invloeden op het functioneren van de vaarweg te vermijden. Verzocht wordt dit te benoemen en voor zover u verbouw of nieuwbouw mogelijk maakt binnen deze zone, te onderbouwen hoe er rekening is gehouden met het vaarwegbelang.

Reactie gemeente

Paragraaf is aangevuld dat rekening wordt gehouden met artikel 2.1.2 van het Barro door de bouwvlakken op voldoende afstand van de vaarweg te situeren.

Hoogheemraadschap Delfland

1. Handreiking 2012 vermelden

Overlegreactie

In de waterparagraaf wordt verwezen naar de Waterkansenkaart 2007, dit is een verouderd beleidsstuk. Verzocht wordt deze verwijzing te verwijderen uit de waterparagraaf. Daarnaast wordt verwezen naar de oude Handreiking watertoets voor gemeenten 2007. Verzocht wordt de verwijzing naar de nieuwe handreiking 2012 op te nemen.

Reactie gemeente

De tekst is geactualiseerd.

2. Overschrijdingskans

Overlegreactie

In de tekst wordt een overschrijdingskans van de Delflandsedijk van 1/1250 jaar beschreven. Deze overschrijdingskans bedraagt echter 1/10.000 jaar. Verzocht wordt dit aan te passen.

Reactie gemeente

De overschrijdingkans is aangepast.

3. Beleid binnen- en buitendijks

Overlegreactie

In de waterparagraaf is het beleid voor binnen- en buitendijks gebied door elkaar gehaald. Het plangebied ligt nagenoeg geheel buitendijks. Het beleid voor de thema's 'waterkwantiteit' en 'onderhoud en bagger' gaat echter in op een binnendijkse situatie. Verzocht wordt onderscheid te maken in binnen en buitendijks gebied en het beleid dat hierop van toepassing is.

Reactie gemeente

Deze tekst is aangepast.

4. Werkzaamheden rotonde

Overlegreactie

Het kruispunt Deltaweg/Van Beethovensingel is binnen de keurzone van de primaire waterkering, 'de Delflandsedijk' gelegen. Voor werkzaamheden binnen de keurzone moet een watervergunning aangevraagd worden.

Reactie gemeente

Er is een passage toegevoegd dat bij eventuele werkzaamheden aan de rotonde een watervergunning nodig is.

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

1. Advies

Overlegreactie

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Reactie gemeente

Het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. In de verantwoording van het groepsrisico is aangegeven op welke wijze in het plan wordt omgegaan met de punten uit het advies van de Veiligheidsregio.

