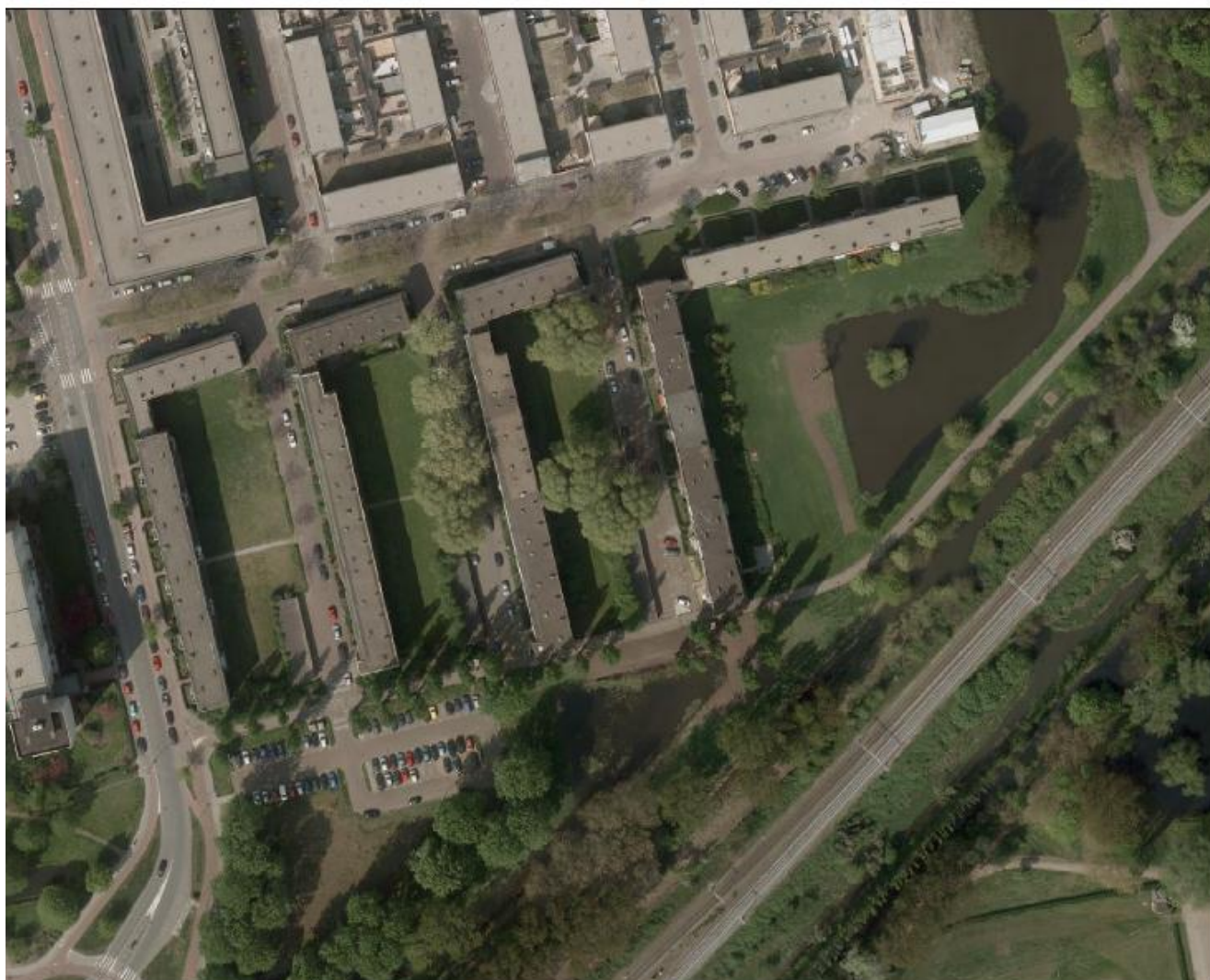


GEMEENTE VLAARDINGEN



PLANOLOGISCH AFWIJKINGSPLAN

SPOORBUURT

REALISEREN PARKEERPLAATSEN/HERINRICHTEN BUITENRUIMTE

GEWIJZIGD VASTGESTELD
April 2014

Omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o
Spoorbuurt- parkeerplaatsen
APRIL 2014 NL.IMRO.0622.Spoopp2013-0130

Inhoud

Inhoud	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Ligging plangebied	5
1.3 Geldend bestemmingsplan	6
2.1 Rijksbeleid	8
2.2 Provinciaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid	10
3 Planbeschrijving	16
3.1 Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur	16
3.2 Projectbeschrijving	17
4 Omgevingsaspecten	23
4.1 Geluid	23
4.2 Luchtkwaliteit	23
4.3 Bedrijven en milieuhinder	23
4.4 Externe veiligheid	23
4.5 Kabels en leidingen	24
4.6 Bodemkwaliteit	24
4.7 Waterparagraaf	24
4.8 Flora en fauna	26
4.9 Archeologie	27
5 Uitvoerbaarheid	29
5.1 Juridische uitvoerbaarheid	29
5.2 Economische uitvoerbaarheid	30
5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
Bijlage 1	32
Tekening Definitief ontwerp herinrichting	32
Bijlage 2	34
Archeologische Inventarisatie Scan	34

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Babberspolder Oost is een wijk uit de tijd van vroeg-naoorlogse bouw. Deze voortvarende woningbouw in de periode van 1950-1965 heeft de wijken Babberspolder-Oost, Westwijk en Holy-Zuidoost opgeleverd. Kenmerkende eigenschappen van deze wijken zijn de repeterende bouw in grotere complexen, de strak doorgevoerde scheiding tussen wonen, werken en voorzieningen, een groot aandeel kleine woningen en huurwoningen en veel openbaar toegankelijk groen. De woongebouwen zijn meestal in middel-hoogbouw uitgevoerd.

In de Babberspolder vindt grootschalige herstructurering plaats. Veel oude corporatiewoningen worden of zijn vervangen door nieuwbouw en de buitenruimte is aangepakt. In het zuidelijk deel van de wijk, de Spoorbuurt, staan flats die eigendom zijn van particulieren, veelal eigenaar-bewoners. Over de toekomst van deze woningen is lang nagedacht. Sloop nieuwbouw bleek erg duur in verband met verwervingskosten. Uiteindelijk is in 2011 gekozen voor particuliere woningverbetering. De gemeente stimuleert huiseigenaren om hun woningen zodanig te verbeteren dat er duurzaam wordt bijgedragen aan het vitaliseren van buurten. Het project Spoorbuurt omvat 217 appartementsrechten verspreid over 12 VvE's en 7 woonblokken. Daarnaast maken nog 3 blokken van in totaal 28 garageboxen onderdeel uit van de aanpak. Het project is in september 2011 van start gegaan. De uitvoering gaat naar verwachting dit voorjaar (2014) van start en eerste kwartaal geheel 2015 gereed.

De flats staan in een stempelvormige structuur. De gebouwen zijn omgeven met buitenruimten die geheel een publiek karakter hebben. Het betreft deels gronden in eigendom van de VvE en voor een deel gemeentegrond. Nu de VvE's geactiveerd zijn en eigenaren actief betrokken zijn, doet de unieke kans zich voor om in combinatie met particuliere woningverbetering de buitenruimte in dit deel van de herstructureringswijk Babberspolder op een hoger niveau te brengen. Daardoor krijgt de hele buurt de noodzakelijke opwaardering. Omdat de plannen deels op gronden van de 12 Verenigingen van Eigenaren (VvE's) worden uitgevoerd, moesten alle betrokken VvE's daar besluiten over nemen.

De uitbreiding van de parkeerruimte past niet in het geldende bestemmingsplan. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is bedoeld om de realisatie van de parkeerplaatsen te motiveren vanuit ruimtelijke en milieu-aspecten. Voor 1 oktober 2010 kon voor een dergelijk project een projectbesluit worden genomen. Met de inwerkingtreding van de Wabo per 1 oktober 2010 zijn het projectbesluit en de planologische ontheffingen opgegaan in de omgevingsvergunning. Afwijkingen van een bestemmingsplan zullen niet langer met een ontheffing of projectbesluit maar met een omgevingsvergunning kunnen worden toegestaan. Deze ruimtelijke onderbouwing wordt toegevoegd bij de omgevingsvergunning.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in het zuiden van de wijk Babberspolder Oost. Het plangebied bestaat uit vier delen en ligt tussen de Van Hogendorpstraat, de Van der Duyn van Maasdamlaan en het Hargapad. In het oosten grenst het plan aan het water van het naastgelegen sportpark aan het Trimpad. Het terrein omvat vier L-vormige appartementengebouwen.

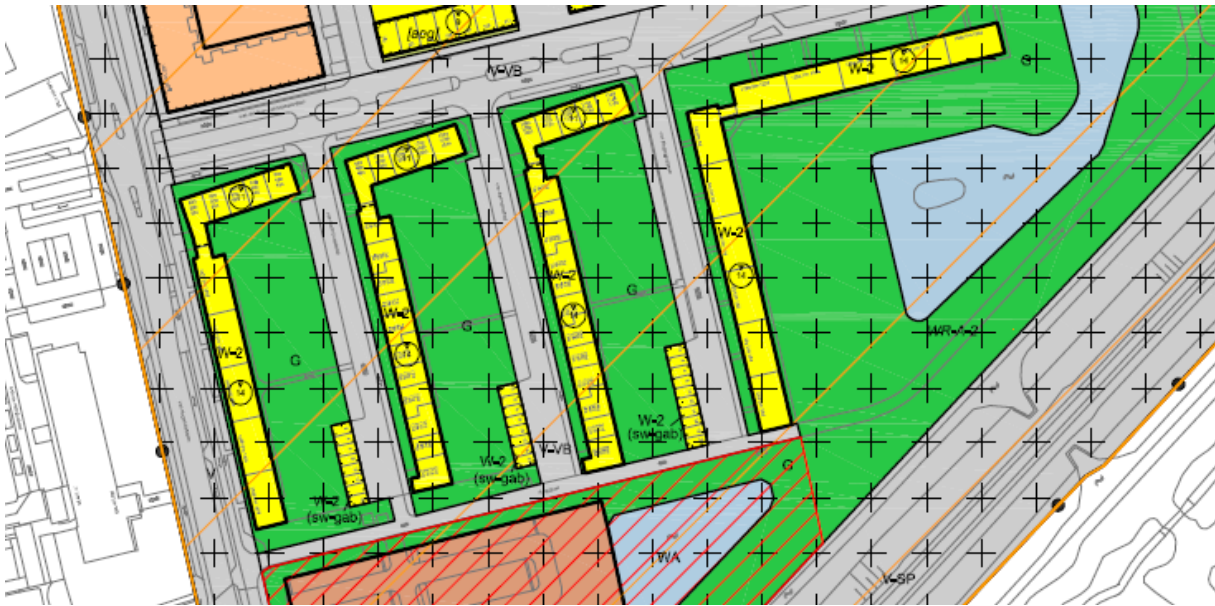


Figuur 1 Ligging in groter verband

Het plangebied bestaat uit drie parkeerterreinen met bijbehorende erfopsluitingswegen en uitritten en de herinrichting van de vier bijbehorende (binnen)tuinen.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Babberspolder Oost. Dit plan is vastgesteld op 26 januari 2012 en onherroepelijk op 29 maart 2012. De desbetreffende gronden hebben hierin de bestemmingen 'Wonen-2', 'Verkeer-Verblijfsgebied' en 'Groen'. Verder is er nog de aanduiding 'W-2; sw-gab', zijnde 'specifieke vorm van wonen – garagebox'. Een deel van de parkeerplaatsen liggen binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Deze bestemming is bedoeld voor de ontsluiting, wegen en paden met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie, alsmede voor terreinen en pleinen en parkeervoorzieningen. Deze bestemming laat de realisatie en/of aanwezigheid van parkeerplaatsen toe. Een groot aantal te realiseren parkeerplaatsen valt in de bestemming 'Groen'. Deze bestemming is bedoeld voor groenvoorzieningen, plantsoenen en parken, bermen en beplanting. De voor Groen aangewezen gronden mogen niet voor parkeren worden gebruikt. Deze bestemming laat de realisatie en/of aanwezigheid van parkeerplaatsen niet toe.



Figuur 2 Plankaart geldend bestemmingsplan

Met een planologische afwijkingsprocedure wijzigt het geldende bestemmingsplan ter plaatse om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Onderdeel van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing, waarin dit document voorziet.



2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van kracht geworden. In de Structuurvisie wordt uitwerking gegeven aan de afspraak in het regeerakkoord om het ruimtelijk beleid meer over te laten aan de decentrale overheden. Verder zijn er onderwerpen van nationaal belang benoemd. Het rijk is primair voor deze onderwerpen verantwoordelijk. Er is tevens een ladder voor verstedelijking opgesteld. Deze moet zorgen voor zorgvuldig ruimtegebruik. De herziening van de Wet ruimtelijke ordening wordt meegenomen in het project voor de Omgevingswet.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Vlaardingen maakt onderdeel uit van een Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. Het plangebied ligt niet in een omgeving waarin opgaven van nationaal belang spelen. Onderhavige ontwikkeling is hiermee niet strijdig met het ruimtelijk belang zoals neergelegd in de AMvB.

Besluit algeme regels ruimtelijke ordening (Barro 2011)

Met het op 30 december 2011 vastgestelde besluit, ook wel Barro genoemd, geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de voormalige Nota Ruimte en voormalige PKB's in de regelgeving geborgd. Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, dan wel te beschermen. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- Rijkswaardwegen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Gelet op de ligging van het plangebied in bestaand stedelijk gebied, wordt ervan uitgegaan dat deze niet strijdig is met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in de Barro.

Verdrag van Malta (1992)

Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed zoveel mogelijk in de bodem (in situ) bewaard blijft. Alleen als het ongestoord bewaard blijven van de archeologische resten in de bodem niet mogelijk is, moet de in de bodem aanwezige informatie door middel van opgravingen worden veiliggesteld. Een ander belangrijk uitgangspunt van het verdrag is de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening.

In verband met de implementatie van het Verdrag van Malta is in 2007 de Monumentenwet 1988 gewijzigd. Hierin is onder meer opgenomen dat de gemeenteraad bij de bestemming van de grond rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Voor zover deze verplichting voor de gemeente leidt tot kosten als gevolg van het doen van opgravingen, kunnen deze kosten worden verhaald op degenen ten behoeve van wie medewerking wordt verleend ("de-veroorzaker-betaalt"). Van de aanvrager van een aanlegvergunning, een reguliere bouwvergunning en van een vrijstellingsbesluit kan worden verlangd dat hij een rapport overlegt, waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag wordt verstoord, wordt vastgesteld.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

Het ruimtelijk provinciaal beleid is verwoord in de Structuurvisie Zuid-Holland (zoals vastgesteld d.d. 2 juli 2010, alsmede de daarna vastgestelde herziening en actualiseringen). Kern van de structuurvisie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dat wil zij bereiken door middel van realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. De hoofdopgaven zijn:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige Deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee worden investeringen in de gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt. Alle kernen zijn omgeven door bebouwingscontouren, die de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weergeven. De Spoorbuurt ligt binnen deze contour.



Figuur 3 Uitsnede Structuurvisie Zuid-Holland, functiekaart

Provinciale Verordening Ruimte

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

Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving.

Voor de aanleg van de parkeerplaatsen in de Spoorbuurt gelden geen specifieke regels. Het plan past daarmee binnen het beleid uit de Provinciale Verordening Ruimte.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Vlaardingen “Koers op 2020”

In 2000 stelde de gemeenteraad de Stadsvisie Vlaardingen “Koers op 2020” vast als strategisch beleidskader voor een periode van 20 jaar. Het beleidsstuk fungeert sinds 2000 als belangrijkste strategische onderlegger voor de gemeentelijke beleidsontwikkeling.

Ontwikkelingen in de maatschappij leiden tot een sterkere gerichtheid op veiligheid en controle, handhaving van regels, investeringen en innovaties ter beperking van de gevolgen van klimaatverandering etc. In 2007 is daarom naast “samenhang” het woord “evenwicht” aan de nota toegevoegd. Vlaardingen ontwikkelt zich evenwichtig, wat inhoudt dat:

- Mensen verantwoordelijk zijn voor hen eigen leven in de wetenschap dat wie dat niet blijkt te kunnen, wordt ondersteund en gestimuleerd;
- De stad voldoende inwoners heeft voor een goed voorzieningenniveau die wonen in een woning naar hun zin;
- Meer Vlaardingers in hun stad kunnen werken;
- De gemeente met haar inwoners bijdraagt aan een duurzame ontwikkeling op mondiale en lokale schaal;
- De gemeente sturing geeft aan complexe processen in de samenleving, waar nodig ook door het in eigen hand houden van bepaalde activiteiten.

Een belangrijk punt in de Stadsvisie is Wonen. Vlaardingen heeft veel woningen van mindere kwaliteit en met een lage huur. Deze woningen trekken mensen van buiten de stad, die zoeken naar goedkope huisvesting, terwijl jonge gezinnen juist weer wegtrekken uit Vlaardingen. Dit bevordert de sociale cohesie niet. Vlaardingen heeft een eenzijdige woningvoorraad, waardoor het moeilijk is om een wooncarrière op te bouwen. Er dient dus een gevarieerd aanbod te komen in een goed woon- en leefklimaat zodat wooncarrière binnen Vlaardingen mogelijk is. Een en ander is inmiddels uitgewerkt in het Actieplan Wonen.



Figuur 4: Stadsvisie Vlaardingen

Het plangebied is aangeduid als Wonen met de nadere aanduiding 'vernieuwing'. Dit betekent dat er een opgave ligt voor Babberspolder Oost om te komen tot vernieuwing van bestaande functies, waarbij er zich geen noemenswaardige functieveranderingen voordoen. Het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen waarbij ook de buitenruimte wordt vernieuwd, draagt bij aan deze vernieuwing.

Ruimtelijke structuurschets 202 (vastgesteld 01-10-2003)

De structuurschets is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie en de opvolger van de Structuurschets 'Vlaardingen tekent voor haar toekomst' uit 1993. De structuurschets is van belang voor een planmatige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Voor de lokale ruimtelijke ontwikkeling is het verder van belang om instrumenten te ontwikkelen die een planmatige aanpak ondersteunen. De structuurvisie dient als basis voor (nieuwe) bestemmingsplannen.

De belangrijkste doelstellingen zijn als volgt:

- Versterken van de stedelijke groenstructuur
- Herwaarderen van de cultuurhistorie
- Vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus
- Spreiden van zorgvoorzieningen

*Omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o
Spoorbuurt– parkeerplaatsen*

APRIL 2014 NL.IMRO.0622.Spoopp2013-0130

- Versterken van de stadsranden en de Broekpolder
- Anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur
- Stabiliseren en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid.

Bovenstaande doelstellingen zijn gebiedsgericht uitgewerkt. De realisatie van parkeerplaatsen in de Spoorbuurt passen binnen de doelstellingen van de structuurschets.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2005-2015, Kwaliteit in Bereikbaarheid (16 mrt 2005)

In het 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 is daarvoor de basis. Het gemeentebestuur realiseert zich daarnaast dat een voorgaande groei van de automobiliteit 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 30km/uur zones);
- veilige en prettige bereikbaarheid van scholen (over vrijliggende fietspaden);
- ongehinderde bevoorrading van winkels (op vastgestelde 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:

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

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebiedsontsluitingswegen. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximum snelheid van 50 km/uur. Buiten de bebouwde kom mag op de gebiedsontsluitingswegen maximaal 80 km/uur gereden worden. Waar mogelijk wordt langzaam en snelverkeer op deze wegen van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen, bijvoorbeeld in de vorm van 30 km/h-zones binnen de bebouwde kom of 60 km/h-zones buiten de bebouwde kom. Op de erftoegangswegen wordt langzaam en snelverkeer in principe gemengd. Te veel verkeer, voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer, is hier ongewenst. Voor alle wegen en fietsroutes in Vlaardingen geldt het streven naar een duurzaam veilige inrichting. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is het gewenst om de kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen vorm te geven met rotondes, indien de hoeveelheid verkeer dat toelaat.

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 zoveel mogelijk gebundeld op deze routes. Naast hiervoor bedoelde infrastructuur moet ook ruimte worden gereserveerd voor de verbindende en ontsluitende regionale fietsroutes.

Rekening houdend met de groei van de automobiliteit zal de gemeente de maatschappelijke kosten doorberekenen aan de gebruiker. Gezien haar mogelijkheden wordt dit gerealiseerd in het parkeerbeleid.

Fietsnota Vlaardingen (3 april 2008)

De Fietsnota Vlaardingen is een uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (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:

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

Het Vlaardings fietsnetwerk krijgt door middel van de volgende doelstellingen gestalte:

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

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 (2008)

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 opgezadeld;
- 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 eerste twee beleidskaders die voor het plangebied 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.

Waterplan Vlaardingen

In Vlaardingen is sinds 1 januari 2007 sprake van één waterbeheerder, t.w. het Hoogheemraadschap van Delfland. In het kader van het Waterplan Vlaardingen (2007) dat de gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap gezamenlijk hebben opgesteld, is een watersysteemanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan is de waterparagraaf geformuleerd.

Groenbeleidsplan Vlaardingen, Vlaardingen blijvend groen (vastgesteld 28 juni 2012)

Het nieuwe, geactualiseerde groenplan heeft tot taak de kwaliteit en identiteit van het groen in de toekomst te waarborgen en, indien mogelijk, te verbeteren. Ondanks een bezuiniging op de beheerbudgetten. Het biedt kaders voor inrichting, gebruik en beheer. Hiermee legt zij de basis voor een duurzame en gezonden groenstructuur in de gemeente.

De ambitie is als volgt. Vlaardingen is trots op haar groene imago en wil dat de komende jaren verder versterken: Vlaardingen blijvend groen! Groen is van groot belang voor de burgers. De aanwezigheid van groen draagt bij aan een prettige woon- en werkomgeving. Openbaar groen nodigt uit om te verblijven, ontmoeten, spelen en recreëren. Openbare groenstroken vormen de longen van de stad en zijn daarmee ook van grote waarde voor een gezonde leefomgeving. Met het motto 'Buitenstad Vlaardingen' geeft Vlaardingen aan dat de stad een aantrekkelijk groen woon- en werkklimaat wil blijven bieden voor haar inwoners. Bovendien zorgt de aanwezigheid van groen ervoor dat de stad een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven is. Vlaardingen streeft naar waardevol, ecologisch groen. Ecologisch groen heeft een waarde voor planten en dieren. Ook draagt het bij aan de belevingswaarde van groen en 'natuurbeleving' in de stad. De gemeente hecht belang aan het op een duurzame manier behouden van de kwaliteit van het groen. Alleen zo kan de continuïteit geboden worden waar de gebruikers om vragen.

De speerpunten zijn om gebruik en beleving te stimuleren, structuur en netwerk te versterken, ecologie te verrijken en duurzame instandhouding te garanderen. Deze zijn vertaald in een aantal heldere spelregels voor inrichting en beheer. Gezien de economische en praktische omstandigheden is gekozen voor een pragmatische strategie: het behouden en consolideren van wat de afgelopen jaren is bereikt. Prioriteit wordt gegeven aan duurzaamheid en kwaliteit.

Voor nieuwe ontwikkelingen of herinrichtingen zijn zowel voor het reeds aanwezige groen en voor het nieuw aan te leggen groen uitgangspunten geformuleerd. Om voldoende kritische massa te hebben streeft Vlaardingen naar een aandeel groen en water van minimaal 20% van het oppervlak in de groen stedelijke gebieden en minimaal 10% aan groen in de centrum stedelijke gebieden. Speciale aandacht is er voor bomen in bestaande en nieuwe situaties.

Archeologische beleidsnota (1999)

In 1999 heeft de gemeenteraad de archeologische beleidsnotitie 'Goede gronden voor beleid. Archeologisch beleidsplan gemeente Vlaardingen' vastgesteld. Deze notitie gaat in op het wettelijke kader betreffende de omgang met archeologische waarden. Hierin is ondermeer het volgende opgenomen:

- Terreinen met een 'zeer hoge archeologische verwachting' en terreinen met een 'hoge archeologische waarde of verwachting' komen in aanmerking voor, respectievelijk, de status van gemeentelijk monument en meldingsgebied (aanbeveling 1.1 en 1.2);
- In ruimtelijke ordeningsprocessen, zoals die in het kader van bouwplannen en bestemmingsplannen plaatsvinden, dient rekening te worden gehouden met de bestaande archeologische waarden (aanbeveling 1.7);
- Bij het afgeven van een sloop- en bouwvergunning zullen voorwaarden worden opgenomen met betrekking tot het omgaan met bestaande archeologische waarden (aanbeveling 1.8);
- Alle bodemversturende ingrepen behoeven archeologisch advies.

Archeologieplan 2004-2007 (2003)

In 2003 is het archeologieplan 2004-2007 'Nieuwe gronden voor archeologisch beleid' vastgesteld. Hierin is het volgende beschreven:

- waarom het archeologische beleid is geactualiseerd;
- op welke manier zekerheid wordt verkregen met betrekking tot het feitelijk doen van archeologisch onderzoek;
- hoe de resultaten van archeologisch onderzoek openbaar zullen moeten worden gemaakt;
- op welke manier de financiering van archeologisch onderzoek plaatsvindt.

Conclusie:

Bovenstaande beleidsnota's hebben algemene en specifieke aandachtspunten voor het plangebied. Het realiseren van parkeerplaatsen in de Spoorbuurt past binnen het gevoerde beleid.

3 Planbeschrijving

3.1 Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur

Stedenbouwkundige structuur

De buurt Babberspolder-Oost ligt in de wijk Vlaardinger Ambacht en is ontstaan aan de hand van een stedenbouwkundig plan van de stedenbouwkundige/architect Van Tijen. Van Tijen was in zijn tijd een vernieuwer en voor Rotterdam en omstreken is hij van grote betekenis geweest. Een vergelijkbaar plan met dat voor Babberspolder-Oost is het plan voor de Westwijk. Het doel van het stedenbouwkundige plan was het scheppen van een eenvoudige waaiersstructuur van rechthoekige woonvelden met daartussen groenstroken waarin scholen en kerken gesitueerd zijn. De woonbuurten zijn sterk gemengd qua woningtypes. Een bouwblok bestaat uit een compositie van eengezinswoningen, bejaardenwoningen en appartementengebouwen om of in een gemeenschappelijke (binnen)tuin. Dit patroon wordt enkele malen herhaald en wordt ook wel een 'stempel' genoemd. Een dergelijke structuur is kenmerkend voor de stedenbouwkundige plannen uit de jaren '50/'60. De woonwijk is als een totale compositie ontworpen. De plaatsing van de gebouwen, de zichtlijnen en de groenstructuur hebben een sterke relatie met elkaar. In de uiteindelijk uitvoering van het plan is deze samenhang soms verloren gegaan.

Een achttal bouwstenen vormen samen de (hoofd)structuur van de woonwijk. De Spoorbuurt is een van deze bouwstenen en bestaat uit appartementengebouwen met een gemeenschappelijke binnentuin, met daarnaast gelegen het terrein waarop de voormalige huishoudschool gesitueerd was.



Figuur 5: Groen binnenterrein



Figuur 6: Stedenbouwkundige structuur

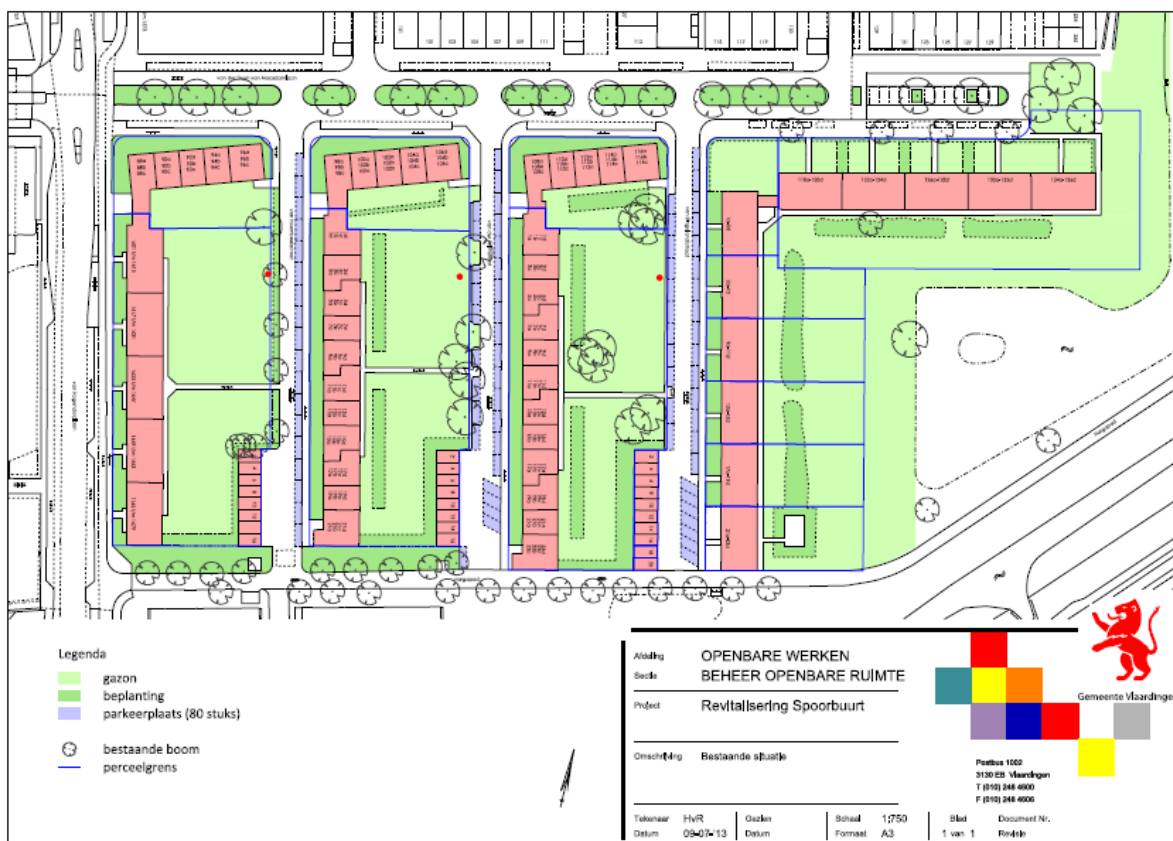
Groenstructuur

De flats staan in een stempelvormige structuur. In de oksels van de vier L-vormige bouwblokken is het groen gesitueerd. De gebouwen zijn omgeven met buitenruimten die geheel een publiek karakter hebben. Het betreft deels gronden in eigendom van de VvE's en voor een deel gemeentegrond. Het groen is nadrukkelijk aan een grote beurt toe.

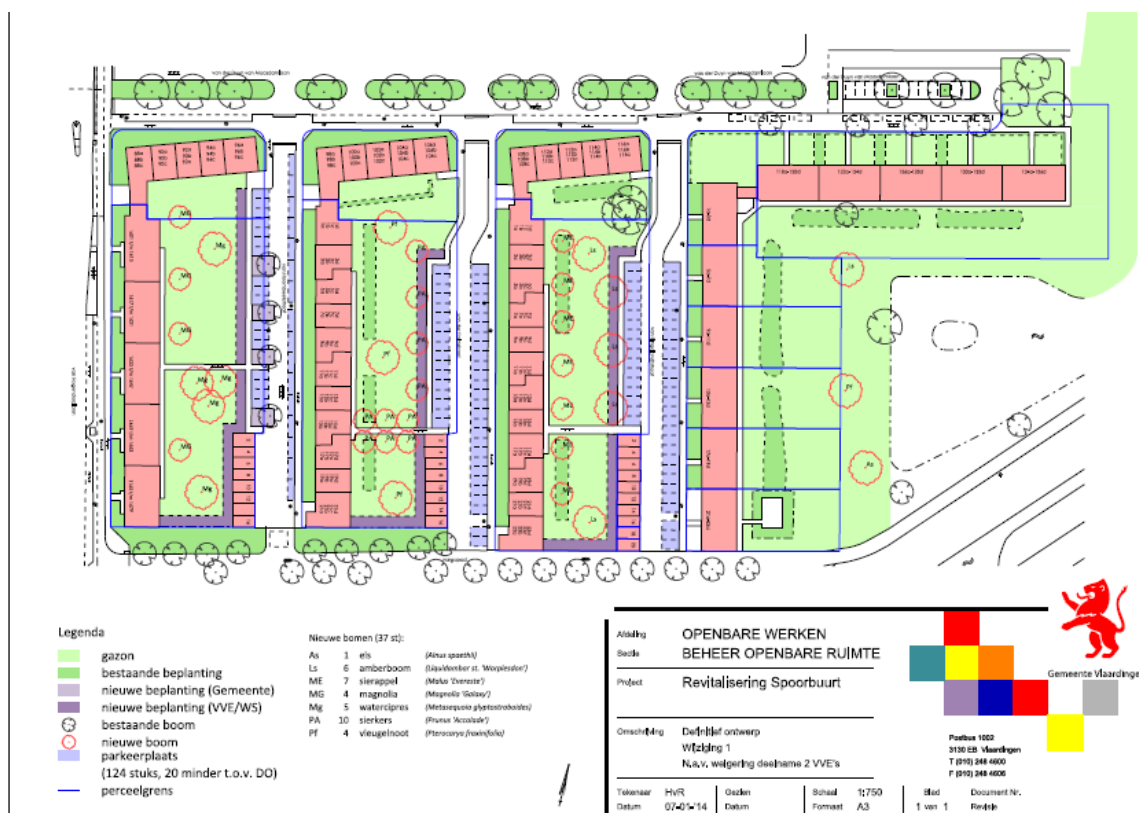
3.2 Projectbeschrijving

Het plan voorziet in een opfrisbeurt van het groen en de noodzakelijke uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. De volgende elementen worden samen met de eigenaren uitgewerkt:

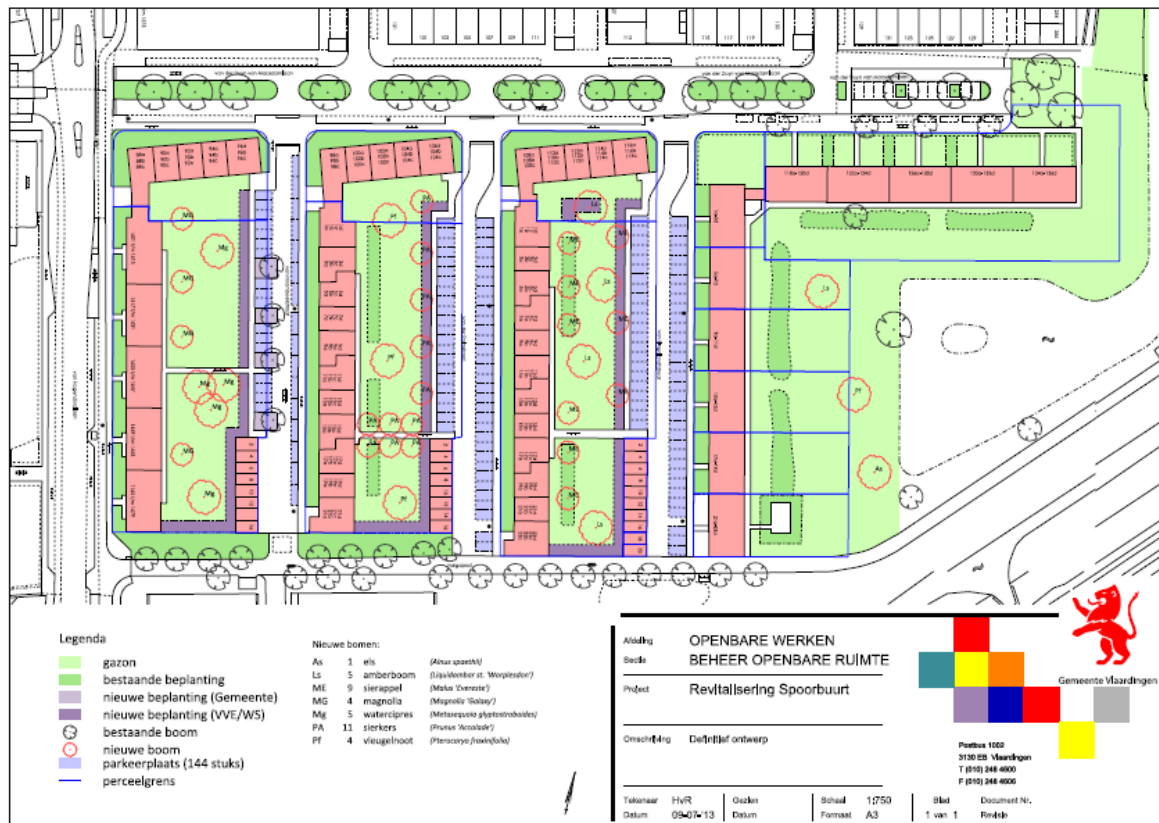
- Het verwijderen en aanbrengen van nieuwe beplanting;
- Het rooien van circa 17 bomen van matige kwaliteit en het planten van circa 39 nieuwe bomen;
- Het realiseren van maximaal 144 parkeerplaatsen inclusief de daartoe noodzakelijke as verlegging van twee wegen. Het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie bedraagt 80 stuks;
- Grondwaterprobleem aanpakken;
- De verlichting van de buitenruimte energiezuinig maken en zorgen voor goede verlichting rond de parkeerplaatsen ter verhoging van de veiligheid;
- Enkele bescheiden spelmogelijkheden en enkele bankjes.



Figuur 7 Bestaande situatie



Figuur 8 Definitief ontwerp herinrichting (2 VVE's geen instemming)



Figuur 9: Mogelijk definitief ontwerp herinrichting wanneer alle VVE's instemmen

De hofjes zijn verblijfsgebieden, met overwegend een woonfunctie eromheen. De parkeerders zijn dan ook voornamelijk de bewoners rondom het hofje en de bezoekers van de bewoners. De aanleg van de extra parkeergelegenheid heeft dan ook geen extra verkeersaantrekkende werking van buitenaf tot gevolg. Het zijn slechts de gebruikers die eerst elders of foutief parkeerden die nu dicht bij hun woning kunnen parkeren. De extra verkeersbewegingen op het hofje zijn dus alleen ten gevolge van parkeerbewegingen, wat als acceptabel kan worden beschouwd.

Parkeren

Het zijn vooral de eerste twee beleidskaders uit het parkeerbeleid die voor het plangebied van belang zijn. De parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad is vastgesteld als uitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers, die per type deelgebied (centrum, midden en rest bebouwde kom), verder zijn uitgewerkt. De kencijfers voor midden zijn van toepassing in het bestemmingsplangebied Babberspolder Oost.

Het plangebied Spoorbuurt komt in aanmerking voor particuliere woningverbetering, waarbij ook de woonomgeving wordt verbeterd. Een belangrijke functie in het openbaar gebied vormt het parkeren.

Het gebied omvat 265 woningen (van het type sociale huur en goedkope koopwoningen). De parkeernormering voor nieuwbouwwoningen in dit deelgebied is 1,4 parkeerplaats per woning. De genormeerde (berekende) parkeerbehoefte bij een vergelijkbare nieuwbouwsituatie is 371 parkeerplaatsen.

Uit het meest recente parkeeronderzoek voor deze buurt (februari 2006) blijkt dat er een zeer hoge tot overbelaste parkeerdruk is in het gebied. Ook zijn diverse klachten bekend over

*Omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o
 Spoorbuurt- parkeerplaatsen*

APRIL 2014 NL.IMRO.0622.Spoopp2013-0130

parkeerverlast. In het openbaar gebied zijn 60 formele parkeerplaatsen en 26 garages aanwezig.

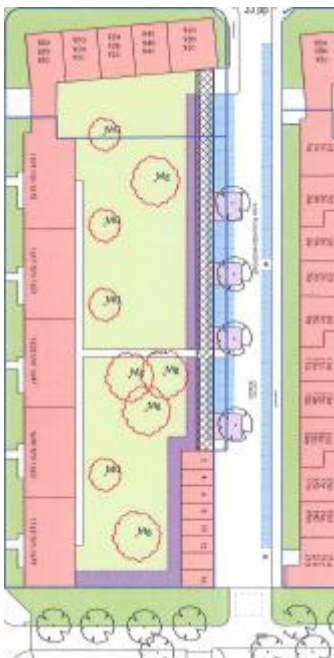
Het huidige aantal parkeerplaatsen in, van der Duijn van Maasdamlaan (deels), van Hoornbeekstraat, van der Palmstraat en van Slingelandstraat, dient aanzienlijk te worden uitgebreid. Streven is om bij renovatie van woningen en aanpassing van de openbare ruimte in bestaande gebieden 1 parkeerplaats per woning te realiseren, zoals eerder geformuleerd tijdens de herstructurering Holy zuid-oost. Het huidige aantal parkeerplaatsen per woonstraat dient met in acht neming van de groene omgeving maximaal te worden uitgebreid.

Om extra parkeercapaciteit in de van Slingelandtstraat en de van der Palmstraat te kunnen realiseren wordt het parkeren van tweezijdig langs-parkeren gewijzigd in tweezijdig haaksparkeren. Hiervoor is het noodzakelijk om de rijbaan naar het westen te verleggen. In de van Hoornbeekstraat wordt aan de westzijde haaksparkeren tussen de bomen gerealiseerd en aan de woningzijde langsparkeren.

Het verschil tussen de oude (60 pp) en de nieuwe situatie (144 pp) betekent een toename met 84 duidelijk gemarkeerde parkeervakken. Dit betekent een flinke toename in parkeercapaciteit.

Verkeersstructuur en ontsluiting

De verkeersstructuur van de wijk is rechtlijnig en functioneel van opzet. De van der Duijn van Maasdamlaan is een belangrijke buurtontsluitingsweg en sluit aan op de van Hogendorpstraat. Deze weg is een belangrijke ontsluiting van de wijk Vlaardinger Ambacht met de A4 en de A20. Via de van der Duijn van Maasdamlaan zijn de flats te bereiken. De straatjes lopen dood op het Hargapad. De woonstraten dienen slechts voor parkeren en toegang tot woningen en garages. Naast deze auto-ontsluiting wordt voorzien in voet/looppaden.



Figuur 10: Parkeerterrein in detail

VVE's SPOORBUURT				
	huisno.	postcode	aantal app.	Beheer
Van Hogendorpstraat	1601 tm 1679		40	Westhavendomein
Van der Duijn van Maasdamlaan	88 tm 96	3135 lc	15	Westhavendomein
Van der Duijn van Maasdamlaan	98 tm 106	3135 ld	15	Winter en Bahlman
Van der Duijn van Maasdamlaan	108 tm 116	3135 le	15	Servicebureau West
Van der Duijn van Maasdamlaan	118 tm 136	3135 lg en lh	40	Westhavendomein
Van Hoornbeekstraat	1 tm 21	3135 lj	44	VvE Totaal beheer
Van Slingelandstraat	1 tm 3	3135 ll	8	Westhavendomein
Van Slingelandstraat	5 tm 7	3135 ll	8	<i>dhr. Sleeuwenhoek</i>
Van Slingelandstraat	9 tm 11	3135 ll	8	Westhavendomein
Van Slingelandstraat	13 tm 15	3135 lm	8	Westhavendomein
Van Slingelandstraat	17 tm 19	3135 lm	8	Westhavendomein
Van Slingelandstraat	21 tm 23	3135 lm	8	Westhavendomein
	Totaal		217	

Daar komen nog 48 huurwoningen bij aan de Van der Palmstraat. Totaal dus 265 woningen.

Groenstructuur en parkeren

Voor de drie binnenterreinen is een kapplan opgesteld. Ook komt er een inrichtingsplan voor groen en parkeren. De onderstaande beschrijving van het plan is gebaseerd op een totale aanpak onder voorwaarde dat alle VVE's hun instemming hebben gegeven.

Van Hoornbeekstraat:

De wilg op dit terrein en de meidoorns langs de garages worden gekapt om de aanleg van parkeerplaatsen te kunnen realiseren. De wilg is overigens ook aangetast door watermerkziekte. De 4 essen blijven staan.

Doordat de essen blijven staan kan alleen aan de westzijde haaks geparkeerd worden. Aan de oostzijde blijft het langs parkeren. Hierdoor komen er 15 nieuwe parkeerplaatsen in de straat. Het nieuwe plantvak zal bestaan uit lage heesters, die de geparkeerde auto's enigszins aan het zicht onttrekken.

Onderstaande bomen, 9 stuks totaal, worden aangeplant en geven een eigen identiteit aan de straat.

Van der Palmstraat

In dit gebied kunnen ook vanwege de aanleg van de nieuwe parkeerplaatsen de bomen niet blijven staan. Het gaat om 2 iepen op openbaar gebied en 3 wilgen op het terrein van de VVE.

Hier worden 26 extra parkeerplaatsen gerealiseerd en wordt er aan beide kanten van de weg haaks geparkeerd. Ook hier wordt een plantvak langs de parkeerplaatsen aangelegd met lage hesters en achter de garages met wat hogere struiken. Onderstaande bomen, 14 stuks totaal, geven een eigen uitstraling aan de straat.

Van Slingelandtstraat

In dit gebied staan 8 grote wilgen, die onlangs flink zijn gesnoeid. Vanwege het aanleggen van de parkeerplaatsen kunnen 5 wilgen niet blijven staan. De overige 3 wilgen zijn, gezien de leeftijd, niet duurzaam in te passen en daarom is besloten deze ook te kappen.

In deze straat worden 23 extra parkeerplaatsen aangelegd. Aan beide kanten wordt haaks geparkeerd. De parkeerplaatsen worden langs het grasveld afgeschermd door lage beplanting. Achter de garages wordt wat hogere beplanting aangeplant. 13 nieuwe bomen, kleine bloesembomen en grotere bomen met mooie herfstkleuren zullen de straat sieren.

Materialisering

Het toegepaste bestratingsmateriaal is deels hergebruik en deels nieuw. De rijbanen worden herstraat met de bestaande gebakken klinkers. De parkeervakken worden duidelijk gemarkeerd met vakken van antracietkleurige keiformaat betonstraatstenen.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Geluid

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling waar geluidsgevoelige objecten betrokken zijn is het noodzakelijk om de effecten met betrekking tot geluid inzichtelijk te maken. Parkeerplaatsen zijn geen geluidsgevoelige functies in de zin van de Wet Geluidhinder. Daarnaast hebben de parkeerplaatsen geen verkeersaantrekkende werking waardoor ook het effect voor omwonenden niet onderzocht hoeft te worden.

4.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005, de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die “niet in betekenende mate” bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en waar die kwaliteit reeds aanwezig is, zoveel mogelijk in stand gehouden moet worden. Het besluit vermeldt bij de verschillende stoffen en hun grenswaarden een termijn waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan die grenswaarden moet voldoen. Grenswaarden vormen een absolute grens die op termijn niet mag worden overschreden. Een grenswaarde is een resultaatverplichting. Wordt bij een grenswaarde een termijn aangegeven waarop die gerealiseerd moet worden, dan is overschrijding van de grenswaarde tot het genoemde tijdstip nog toegestaan. De grenswaarden dienen als toetsingskader bij beleidsontwikkeling, beoordelen van plannen (zoals bestemmingsplannen) en verlenen van vergunningen. De extra parkeerplaatsen worden aangelegd om een bestaand parkeerprobleem op te lossen. Omdat de ontwikkeling daarom niet zal leiden tot een extra verkeersaantrekkende werking is het niet noodzakelijk nader onderzoek te doen naar luchtkwaliteit in het plangebied.

4.3 Bedrijven en milieuhinder

De wet milieubeheer zorgt ervoor dat milieuoverlast in woongebieden zoveel mogelijk wordt beperkt. Alle voorzieningen en bedrijven die overlast veroorzaken moeten daarom een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer. In of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen milieuvergunningplichtige inrichtingen aanwezig. Onderhavige ontwikkeling voorziet ook niet in de vestiging van een milieuhinderlijke inrichting. Derhalve zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling vanuit het punt van de milieuzonering.

4.4 Externe veiligheid

Bij Externe Veiligheid gaat het om de gevaren voor de directe omgeving in het geval dat er iets mis gaat tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen inrichtingen die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI), of transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voorliggend plan voorziet niet in uitbreiding van risicovolle of

Omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o

Spoorbuurt- parkeerplaatsen

APRIL 2014 NL.IMRO.0622.Spoopp2013-0130

–gevoelige bestemmingen. Er zijn geen belemmeringen voor de ontwikkelingen vanuit het punt van externe veiligheid.

4.5 Kabels en leidingen

Relevante kabels en leidingen voor de planologie zijn: transportleidingen voor gevaarlijke stoffen, gastransportleidingen, watertransportleidingen en rioolpersleidingen met een regionale functie en optisch vrije paden. In de directe nabijheid van het plangebied ligt een watertransportleiding (in de Van Hogendorpstraat) en een hogedruk gasdistributie (8bar) langs het Hargapad. Voor de gasleiding geldt een veiligheidsafstand van 5 meter voor bebouwing; dit geldt ook voor gasdrukregelstations. Dit betekent geen belemmering als het gaat om externe veiligheid.

4.6 Bodemkwaliteit

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (2008) moet een bodemonderzoek worden verricht om de realiseerbaarheid van een (bestemmings-)wijziging te beoordelen. Voor de gemeente Vlaardingen is een Bodembeheerplan opgesteld. Een Bodembeheerplan is opgesteld om het gebruik en hergebruik van schone tot licht verontreinigde bodem eenvoudiger te maken, doordat er geen uitgebreide en dure bodemonderzoeken nodig zijn. Onderdeel van het Bodembeheerplan zijn de bodemkwaliteitskaarten. Op deze kaarten is geïnventariseerd welke gebieden een schone, of licht verontreinigde ondergrond hebben, welke gebieden meer ernstig verontreinigd zijn en welke gebieden nog nader onderzoek behoeven. Indien op basis van de bodemkwaliteitskaart blijkt dat grond die bij een werk vrij komt naar een andere locatie binnen de gemeente Vlaardingen die tenminste dezelfde, of een minder schone kwaliteit heeft, er geen bodemonderzoek plaats moet vinden.

Op basis van het Bodembeheerplan van de gemeente Vlaardingen voldoet de kwaliteit van de bovengrond (0,5 m –m.v.) aan klasse landbouw en voldoet de kwaliteit van de ondergrond (0,5 m –m.v. tot 2,0 m –m.v.) aan klasse achtergrondwaarde uit het Besluit Bodemkwaliteit. Deze kwaliteit staat een bestemmingswijziging van groen naar parkeren niet in de weg. Een bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Eventueel vrijkomende grond mag zonder partijkeuring elders binnen de gemeente Vlaardingen worden toegepast. Voor verwerking buiten de gemeente Vlaardingen dient een partijkeuring conform het Besluit Bodemkwaliteit te worden uitgevoerd.

4.7 Waterparagraaf

1. Beleid

In 2007 hebben de Gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap van Delfland gezamenlijk het Waterplan Vlaardingen vastgesteld. In dit plan is Europees-, Rijks- en provinciaal beleid ten aanzien van het waterbeheer geïmplementeerd. Eén van de onderdelen van het waterplan is de Watersysteemanalyse. Hierin is het (functioneren van) het watersysteem uitvoerig geanalyseerd. In het Waterstructuurplan zijn vervolgens de te nemen maatregelen vastgelegd. Het Waterplan vormt dan ook de basis van deze waterparagraaf.

2. Huidige situatie: kenmerken watersysteem

Algemeen

Het plangebied is gelegen in de polder Babberspolder. Verversingswater wordt vanuit de Vlaardingsevaart ingelaten en stroomt noord-zuid door het plangebied naar het singelgemaal Plein 1940.

Veiligheid en waterkeringen

*Omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o
Spoorbuurt– parkeerplaatsen*

APRIL 2014 NL.IMRO.0622.Spoopp2013-0130

Binnen het plangebied liggen geen waterkeringen.

Waterkwantiteit

Het plangebied ligt in het stedelijk gebied. Conform de Watersysteemanalyse dient de waterberging zodanig te zijn gedimensioneerd dat 1x per 10 jaar (T10) een maximale peilstijging van 20 cm kan voorkomen en 1x per 100 jaar (T100) een maximale peilstijging van 50 cm. De Babberspolder heeft op grond van deze criteria geen bergingsopgave.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

De ecologische kwaliteit van het huidige systeem is matig. Er zijn geen voorzieningen aanwezig die een extra stimulans zijn voor de toestand van de huidige ecologie in het systeem. De waterkwaliteit is gewaarborgd doordat het regelmatig gespoeld wordt. De oppervlaktewateren maken deel uit van een kringloop binnen de gemeente Vlaardingen waardoor het water zodanig ververscht wordt dat de kwaliteit altijd voldoende is.

Afvalwater en riolering

Bij de oorspronkelijke aanleg van het plangebied in de jaren '50 is een gemengd rioolstelsel aangelegd.

Het woongebied ten noorden van de v.d. Duyn van Maasdamlaan is in het kader van de stedelijke vernieuwing inmiddels voor een groot deel getransformeerd, waarbij het gemengde rioolstelsel is vervangen door een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Het plangebied valt echter buiten dit kader en het bestaande gemengde stelsel wordt vooralsnog gehandhaafd.

Grondwater

Door bodemdaling is in het plangebied sprake van structurele grondwateroverlast. De drooglegging is ca. 70 cm. De flatwoningen ondervinden daarvan geen hinder. De ontwateringsdiepte bij de groenvakken is minimaal, maar kan vanwege de toegankelijkheid van de kelders vrijwel niet worden geoptimaliseerd. Via een drainage vindt lokaal een bemaling plaats. Deze wordt onderhouden door de Vereniging van Eigenaren.

3. Toekomstige situatie watersysteem

Algemeen

Bij het herinrichten van de woonomgeving wordt een oppervlakte van 780 m² aan gazon omgevormd naar parkeerplaatsen.

Veiligheid en waterkeringen

Geen maatregelen.

Waterkwantiteit

Het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen heeft tot gevolg dat ca. 780 m² groen wordt verhard. Ter plaatse van deze nieuwe verharding kan het regenwater niet infiltreren, maar zal het via kolken worden afgevoerd naar het gemengde rioolstelsel. In de directe omgeving is geen oppervlaktewater aanwezig, waardoor het regenwater niet via een regenwaterriool kan worden afgevoerd. Het regenwater zal daarom via het gemengde rioolstelsel worden afgevoerd.

Waterkwaliteit en ecologie

Doordat de circulatie van voedselrijk water vanuit de boezem in stand wordt gehouden, blijft de kwaliteit minimaal gelijk. Aan de andere kant zal door toevoer van voedselarm water uit het HWA-stelsel van het noordelijker deel van de Babberspolder-Oost de waterkwaliteit verbeteren. Verder worden in Vlaardingen bij het beheer en onderhoud van de wegen geen bestrijdingsmiddelen toegepast.

Afvalwater en riolering

Het landelijk beleid is er op gericht om hemelwater en afvalwater te scheiden. Het extra regenwater dat in de nieuwe situatie via de riolering af zal worden gevoerd is op het totaal ter plaatse af te voeren water via het riool dusdanig gering dat dit nauwelijks merkbare invloed zal

hebben. De extra verharding levert zodoende geen problemen op voor de afvoer en/of waterkwaliteit.

Grondwater

Vooralsnog kunnen geen maatregelen worden getroffen om de ontwatering te optimaliseren. De drooglegging blijft ca. 70 cm. De groenvakken kunnen niet worden opgehoogd.

4.8 Flora en fauna

Kader

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) in werking getreden, waardoor een aantal oudere wetten, zoals de Vogelwet en de Jachtwet, is vervangen. Voorts zijn in de Ffwet de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voor Nederland nader uitgewerkt en is het soortbeschermingsregime geïmplementeerd. De Ffwet beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffwet gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en / of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffwet worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan (kunnen) voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Voor de goedkeuring van een bestemmingsplan, dient reeds duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën:

1. Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese richtlijn. Dwingende reden van openbaar belang is geen reden om ontheffing te verlenen.
2. Strikt beschermde soorten, waaronder soorten die op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen: voor deze soorten is alleen ontheffing mogelijk wanneer er een dwingende reden van groot openbaar belang is, alternatieve oplossingen ontbreken en er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort (tabel 3 Ffwet).
3. Andere, niet algemeen voorkomende soorten, met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk bij een gunstige staat van instandhouding van de soort (tabel 2 Ffwet). Het is mogelijk om bij ruimtelijke ontwikkelingen te werken via een goedgekeurde gedragscode.
4. Beschermde, meer algemene soorten: voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht (tabel 1 Ffwet).

Voor algemene beschermde soorten geldt dat ontheffing niet meer hoeft te worden aangevraagd in geval van ruimtelijke ontwikkeling (tabel 1 Ffwet). Er geldt voor deze groep echter wel een zorgplicht. Dit geldt ook voor de overige groepen en alle overige inheemse flora en fauna die niet opgenomen zijn in de tabellen. De zorgplicht houdt in dat voldoende zorg in acht moet worden genomen voor deze soorten en hun leefomgeving en dat nadelige effecten voorkomen moeten worden voor zover redelijk. Bij een ruimtelijke ontwikkeling, zoals in onderhavige situatie, dient ervoor gezorgd te worden dat dieren niet gedood worden en dat beschermde planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren. Voor een andere groep geldt dat geen ontheffing nodig is als gewerkt wordt volgens een gedragscode (tabel 2 Ffwet). Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn. Tenslotte is er een groep soorten, bestaande uit soorten die op Bijlage IV van de HR staan en

een aantal andere aangewezen soorten (tabel 3 Ffwet), alsmede alle inheemse (broed)vogels waarvoor een ontheffing altijd nodig is.

Onderzoek

Risico's op het gebied van flora en fauna bestaan doorgaans uit de aanwezigheid van beschermde soorten of habitats op een projectlocatie. De nieuwe parkeerplaatsen sluiten aan op het bestaande parkeren en voorzien in de toekomst voor voldoende parkeergelegenheid. Voor een aantal bomen geldt dat deze als gevolg van het verleggen van het wegprofiel en het uitbreiden en optimaliseren van de parkeergelegenheid niet kunnen worden gehandhaafd. Om deze nieuwe parkeerplaatsen te realiseren is het nodig een aantal bomen te vellen voor een nieuwe duurzame inrichting. Voorafgaand heeft er een zorgvuldige afweging plaatsgevonden tussen het duurzaam behoud van goede bomen en het realiseren van de gewenste veilige inrichting.

Advies uitvoering plan

De uitvoering van het plan leidt er toe dat 17 bomen niet te behouden zijn, hiervan zijn 15 bomen van een matige of slechte kwaliteit en zijn hierdoor niet langer duurzaam te behouden. Twee bomen zijn van voldoende kwaliteit maar zijn vanwege de herinrichtingsplan en verlegging wegprofiel niet te behouden.

Geadviseerd wordt om de bomen voorafgaand van de werkzaamheden te vellen.

Om de resterende bomen duurzaam te kunnen behouden, dienen tijdens de werkzaamheden een aantal maatregelen en randvoorwaarden in acht genomen te worden.

Voor de te vellen bomen is in het nieuwe ontwerp een herplant opgenomen van ongeveer 30 bomen.

De bewoners zijn tijdens het proces in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van het nieuwe inrichtingsplan en de mogelijkheid is geboden op het conceptplan te reageren.

De planvorming over de te vellen bomen is in overleg gegaan met Stichting boombehoud Vlaardingen.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect flora en fauna zijn er geen consequenties voor het plangebied.

4.9 Archeologie

In 1992 is het Verdrag van Valletta tot stand gekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Ter uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. Een belangrijk uitgangspunt van het Verdrag van Malta en het rijksbeleid is dat het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) voor gaat op het behoud ex situ (opgraven en bewaren in depot). Met de Wet op de archeologische monumentenzorg (1 september 2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag geïmplementeerd.

4.9.1 Onderzoek

Voor het plan is een archeologische inventarisatiescan opgesteld (Terluin 2013). Hieruit komt naar voren dat met name aan de oost en zuidzijde van het plangebied archeologische informatie is aan te treffen. Op de locatie waar de parkeerplaatsen in het groen worden gerealiseerd is de archeologische verwachting laag te noemen.

De conclusie uit de scan is dat de plannen een beperkte bedreiging voor verwachte archeologische waarden vormen.

4.9.2 Conclusie en omgang met archeologie

De locatie kent een archeologische verwachting. De bedreiging door de plannen voor verwachte archeologische waarden is echter gering.

Gezien de geringe bedreiging kunnen de plannen zonder nader archeologisch onderzoek uitgevoerd worden.

Mocht er tijdens de uitvoering van de werkzaamheden alsnog waardevolle archeologische vondsten of sporen tevoorschijn komen, dan geldt een wettelijke meldingsplicht bij de minister van OC&W. In de praktijk betekent dit een melding bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Bron

Terluin, R., 2013: *Archeologische Inventarisatiescan. 2013.020 Parkeerplaatsen Babberspolder, spoorbuurt*

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Juridische uitvoerbaarheid

Inwerkingtreding Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 treedt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verder: Wabo) in werking. Met de inwerkingtreding verdwijnt het figuur van het projectbesluit (artikel 3.10 Wro). Met een projectbesluit, voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing, kon het geldende bestemmingsplan buiten toepassing worden gelaten. Onder de Wabo kan gebruik dat strijdig is met een bestemmingsplan worden toegestaan als hiervoor een omgevingsvergunning wordt verleend.

Als het gaat om een activiteit (als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, sub c) in strijd met het bestemmingsplan, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend:

1. met toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking (art.2.12 eerste lid, onder a, onder 1^o van de Wabo). Dit is de oude binnenplanse ontheffing (voorheen artikel 3.6 lid 1.c. Wro);
2. met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a, onder 2^o van de Wabo, in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen. Dit is de bekende 'kruimellijst'. Deze verhuist van artikel 4.1.1 Bro (voorheen art. 20 Bro) naar artikel 4 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor), of
3. met toepassing van artikel 2.12 eerste lid, onder a, onder 3^o van de Wabo, als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. De afwijkmogelijkheid als bedoeld in art. 2.10 van de Wabo, is beter bekend als het voormalige projectbesluit in de Wro (artikel 3.10 Wro) en de oude artikel 19 lid 1 en 2 WRO procedures.

De vergroting van een parkeerterrein valt onder de derde categorie. Een dergelijk besluit moet voorzien zijn van een goede ruimtelijke onderbouwing. Het college is het bevoegde bestuursorgaan om te beschikken op een aanvraag om een omgevingsvergunning. Echter op basis van artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht (verder: Bor) moet de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen afgeven alvorens het college een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan verlenen. In artikel 6.5 Bor is verder bepaald dat de gemeenteraad gevallen kan aanwijzen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist. Het college kan dan, onder verwijzing naar deze lijst van gevallen, beschikken op een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

De bevoegdheid voor het voormalige projectbesluit ex artikel 3.10 Wro is gemandateerd aan het college en wordt nu vervolgd voor de omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o van de Wabo. Dit houdt in dat een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad niet is vereist.

Procedure omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan

Voor deze omgevingsvergunning geldt de uitgebreide procedure zoals opgenomen in de afdeling 3.4 van de Awb. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Er moet namelijk zowel een ontvangstbewijs als een bericht met nadere gegevens over het verloop van de procedure aan de aanvrager worden gestuurd (art. 3.1 Wabo). De aanvraag, het ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. In deze aanvraag dienen de genoemde gegevens gestuurd te worden naar de gedeputeerde staten en de inspectie.

Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbesluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo). Overigens kunnen alleen belanghebbenden bezwaar maken en in beroep gaan. De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7

Omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3^o

Spoorbuurt- parkeerplaatsen

APRIL 2014 NL.IMRO.0622.Spoopp2013-0130

Wabo). De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo). Indien er sprake is van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de Staatscourant geplaatst en gezonden aan de eigenaar van en eventuele beperkt gerechtigden op de in het ontwerpbesluit begrepen gronden, voor zover dat nodig is met het oog op de toepassing van artikel 85 van de onteigeningswet (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 2 Regeling omgevingsrecht). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008). Dit projectbesluit treedt in werking nadat het besluit onherroepelijk is geworden.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Dit project bestaat o.a. uit de vergroting van een parkeerterrein. De ontwikkelingen betreffen een gemeentelijk initiatief. De projectkosten voor VO herinrichting "Spoorbuurt", waarvan de uitbreiding van de parkeerplaatsen deel uitmaakt, zijn voor rekening van de gemeente en worden bekostigd uit een subsidie van de Stadsregio Rotterdam. De ambtelijke voorbereiding en begeleiding van het proces zijn niet subsidiabel en komen ten laste van de gemeente zelf.

Op basis van de bovenstaande mag deze ontwikkeling economisch uitvoerbaar worden geacht. De exploitatiekosten zijn derhalve anderszins verzekerd, wat tot gevolg heeft dat op grond van artikel 6.12 Wro geen exploitatieplan nodig is.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De wijze waarop burgers en belanghebbenden bij plan-/beleidsvorming worden betrokken (burgerparticipatie) is een speerpunt van het huidige college van Burgemeester en Wethouders. In haar coalitieakkoord 2006-2010 stelt het college dat de kwaliteit van de besluitvorming en het uiteindelijke resultaat wordt verhoogd door bewoners, instellingen en bedrijven structureel en vroegtijdig bij planvorming te betrekken. Aangezien ieder plan in theorie anders ingrijpt op de belangen van burgers, zijn er verschillende niveaus van burgerparticipatie vastgesteld (informerende, raadplegen, adviseren, coproduceren, zelfontwikkeling). Het is de bedoeling dat per situatie of plan wordt gekeken welk niveau van participatie passend is.

Het gevolgde participatieniveau is: adviseren (niveau 2). Het VO herinrichting "Spoorbuurt" is mede via burgerparticipatie tot stand gekomen. De verschillende V.V.E.'s hebben bijgedragen aan de totstandkoming van het voorlopig ontwerp. Uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp is wederom met inbreng van de VVE's plaatsgehad. Het plan zal worden uitgevoerd conform tekening (bijlage 1).

Het resultaat is geweest dat het definitieve plan door de meeste VVE's zijn goedgekeurd.

Twee VVE's zijn het nog niet eens met de planvorming. Het onderdeel waarop vooralsnog geen goedkeuring door de VVE's is ontvangen, is bij de ter visie legging uit het plan gehaald. Mochten deze VVE's alsnog besluiten om aan de herinrichting mee te werken zal het plan aangepast worden vastgesteld.

Bijlage 1

Tekening Definitief ontwerp herinrichting

~~(zonder toestemming 2 VvE's)~~

Tijdens ter inzage legging is er toestemming gekomen van de overige 2 VvE's, zij willen nu graag meedoen met het herinrichtingsplan.

Zie tekening apart toegevoegd (datum 17-04-2014)

Bijlage 2

Archeologische Inventarisatie Scan

Zie bijlage 2, apart toegevoegd.