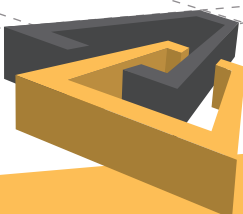


# **RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

## **TECHNISCHE RUIMTEN HOEKSE LIJN, MAASSLUIS**

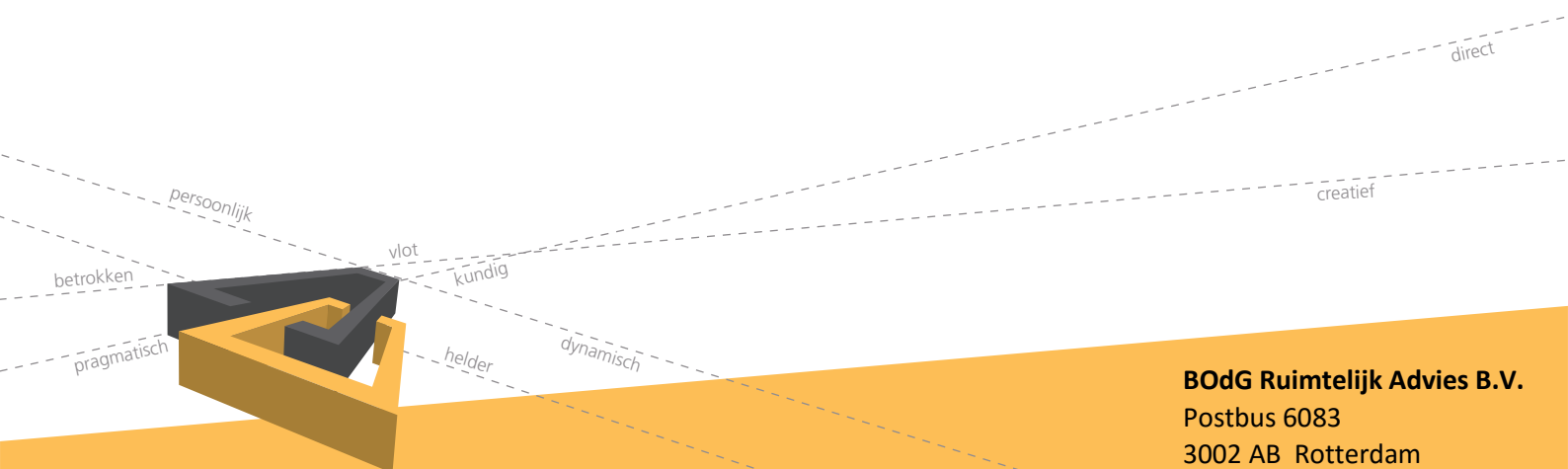




# RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

## TECHNISCHE RUIMTEN HOEKSE LIJN, MAASSLUIS

Datum: 22 augustus 2016  
In opdracht van: Projectbureau Hoekse Lijn





# INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding .....	7
1.2 Ligging van het project.....	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan .....	8
1.4 Procedure .....	10
<b>2. BELEIDSKADER.....</b>	<b>11</b>
2.1 Nationaal beleid.....	11
2.2 Provinciaal beleid.....	12
2.3 Regionaal beleid.....	13
2.4 Gemeentelijk beleid.....	14
<b>3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT .....</b>	<b>19</b>
3.1 Huidige situatie .....	19
3.2 Projectbeschrijving .....	20
<b>4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>	<b>23</b>
4.1 Water .....	23
4.2 Milieuzonering.....	25
4.3 Geluid.....	25
4.4 Luchtkwaliteit .....	26
4.5 Externe veiligheid .....	26
4.6 Bodem.....	27
4.7 Archeologie .....	28
4.8 Flora en fauna .....	28
4.9 Milieueffectrapportage.....	30
<b>5. UITVOERBAARHEID.....</b>	<b>31</b>
5.1 Financiële uitvoerbaarheid .....	31
5.2 Vooroverleg .....	31
<b>6. CONCLUSIE .....</b>	<b>33</b>

## BIJLAGE: Projectkaart



# 1. INLEIDING

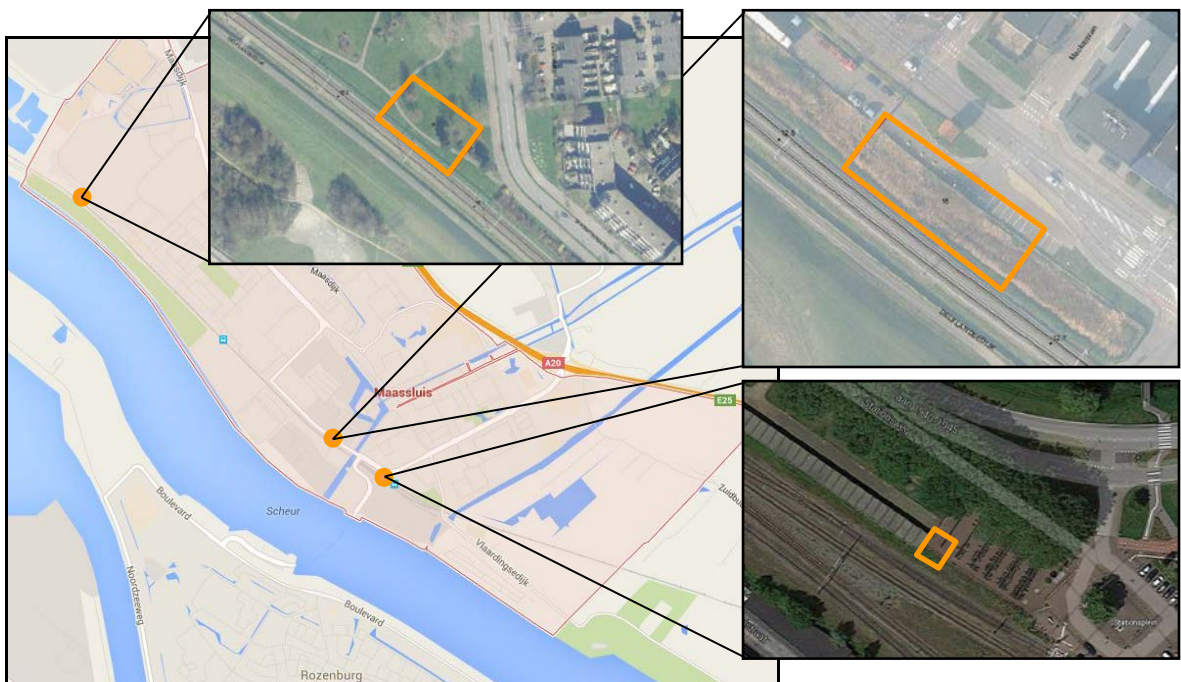
## 1.1 *Aanleiding*

Vanwege de ombouw van de Hoekse Lijn van treinspoor naar lightrail dienen langs de lijn diverse technische ruimten gerealiseerd te worden. Zo worden door de bouw van gelijkrichterstations aanpassingen aan de energievoorziening doorgevoerd, aangezien een metrovoertuig op een lager voltage rijdt dan de huidige NS-sprinters. Daarnaast wordt door de bouw van spoorbeveiligingsstations het beveiligingssysteem aangepast.

Langs het deel van de Hoekse Lijn dat binnen de gemeente Maassluis is gelegen, worden in totaal zes technische ruimten gerealiseerd. Voor drie van deze ruimten geldt, dat deze niet zonder meer zijn toegestaan binnen de vigerende juridisch-planologische regeling (zie § 1.3). Het gaat om een gelijkrichterstation en een gecombineerd gelijkrichter- en spoorbeveiligingsstation, alsook om een technische ruimte voor ICT ten behoeve van de werking van het station. Om realisatie van deze technische ruimten mogelijk te maken, alsook voor het bouwrijp maken van de gronden, wordt een omgevingsvergunningprocedure doorlopen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo (afwijken regels bestemmingsplan). Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin.

## 1.2 *Ligging van het project*

Het projectgebied bestaat uit drie deelgebieden, namelijk de locaties waar de ICT-ruimte (ook bekend als locatie 15), het gelijkrichter-station (locatie 16) en het gecombineerde station (locatie 19) zijn voorzien. Eerstgenoemde is gelegen direct ten oosten van de bergingen in de nabijheid van het stationsplein van Maassluis Centrum. De tweede locatie ligt ingeklemd tussen de Hoekse Lijn en de Industrieweg, ongeveer ter hoogte van de kruising met het Mackayplein. De omgeving wordt hier gekenmerkt door diverse bedrijfs- en verkeersfuncties. De derde locatie bevindt zich aan de Doctor Albert Schweitzerdreef, net ten zuiden van de kruising met de Einthovendreef. Het deelprojectgebied is hierbij gelegen in het park, dat de zuidwesthoek van de wijk Steendijkpolder vormt.



Afbeelding 1: Globale ligging van de drie deelprojectgebieden (locatie 19 boven en locatie 16 en 15 rechts).

### 1.3

#### **Vigerend bestemmingsplan**

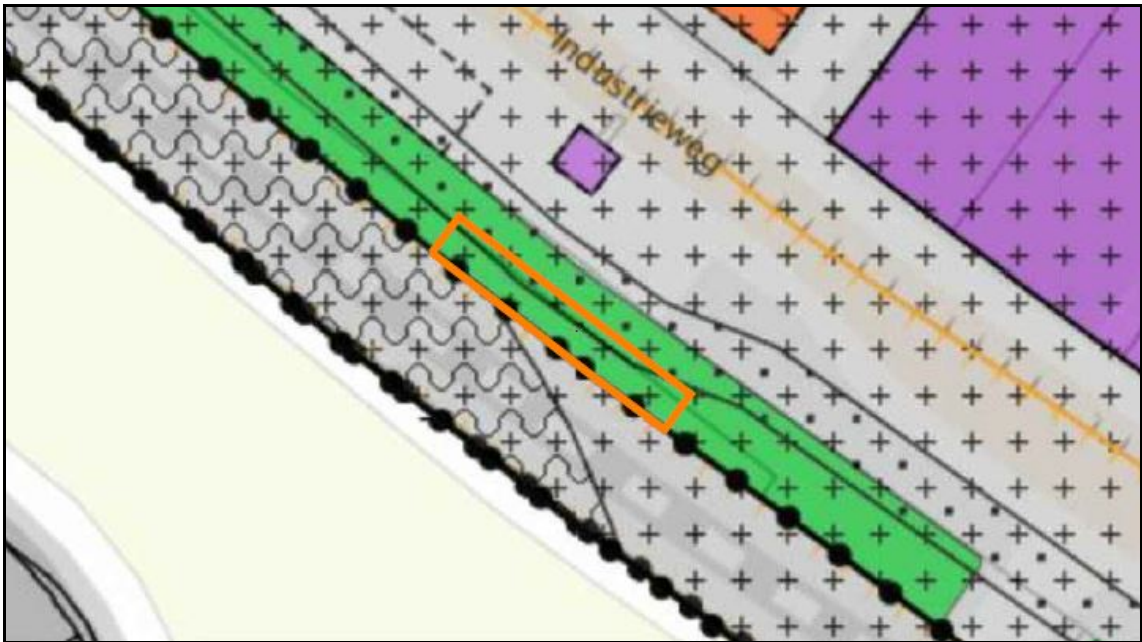
De voorziene ICT-ruimte (locatie 15) is deels gelegen binnen het bestemmingsplan "Hoekse Lijn". Dit bestemmingsplan wordt naar verwachting in december 2015 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn de gronden bestemd als 'Verkeer – Railverkeer'. Realisatie van de voorziene technische ruimte is hierin mogelijk. Het noordelijk deel van deze voorziening is echter gelegen binnen het bestemmingsplan "Stationsgebied e.o.", dat op 14 december 2010 is vastgesteld. Deze gronden zijn aangewezen als 'Verkeer – Verblijfsgebied' en daardoor bestemd als verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen. Gebouwen zijn alleen binnen een bouwvlak toegestaan. Daarnaast is sprake van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.



Afbeelding 2: Uitsnede verbeeldingen "Hoekse Lijn" en "Stationsgebied e.o." (projectgebied oranje omkaderd).

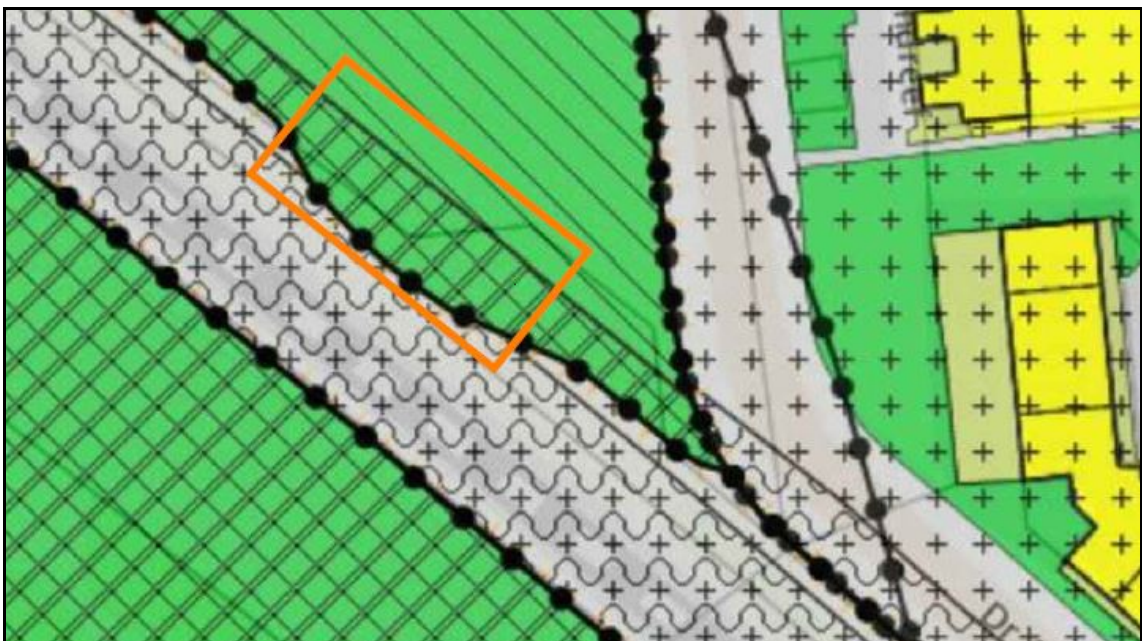
Voor het deel van het projectgebied waar het gelijkrichterstation (locatie 16) is voorzien, vormt het bestemmingsplan "Kapelpolder" het geldende juridisch-planologisch kader. Dit plan is op 15 oktober 2013 door de gemeenteraad van Maassluis vastgesteld. Ter plaatse van het projectgebied (zie afbeelding 2) is de bestemming 'Groen' van toepassing. Hierbinnen zijn de gronden bestemd voor groenvoorzieningen. Daarnaast is sprake van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en 'Leiding – Riool'.





Afbeelding 3: Uitsnede verbeelding “Kapelpolder” (projectgebied oranje omkaderd).

Voor het projectgebied waar het gecombineerde station (locatie 19) is voorzien, is het bestemmingsplan “Recreatiegebied Steendijkpolder” het vigerende kader. Dit plan is op 19 juni 2007 door de gemeenteraad van Maassluis vastgesteld. Ter plaatse van het projectgebied (zie afbeelding 3) is de bestemming ‘Parkgebied’ van toepassing. Hierbinnen zijn de gronden bestemd voor groenvoorzieningen, waterpartijen, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden. Daarnaast is sprake van de dubbelbestemming ‘Primair waterstaattoeielinden’ en ‘Archeologisch waardevol gebied’.



Afbeelding 4: Uitsnede verbeelding “Recreatiegebied Steendijkpolder” (projectgebied oranje omkaderd).

Met uitzondering van de bestemming ‘Verkeer – Railverkeer’ uit het bestemmingsplan “Hoekse Lijn”, laat geen van de geldende bestemmingen de bouw van technische ruimten voor het spoorverkeer toe. De betreffende bestemmingsplannen bevatten ook geen afwijkings-

en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan de benodigde ruimten alsnog gerealiseerd kunnen worden.

#### **1.4 Procedure**

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om voor een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkelingen niet passen binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om de technische ruimten te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd aangevraagd met alle andere voor het project benodigde omgevingsvergunningen, zoals bijvoorbeeld die voor de activiteit 'bouwen'.

## 2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Maassluis. Specifiek beleid met betrekking tot het voornemen om technische ruimten te realiseren, is niet aanwezig. Omdat realisatie van de voorzieningen onlosmakelijk deel uitmaakt van de ombouw van de Hoekse Lijn, wordt aangesloten op het daarvoor van toepassing zijnde beleid.

### 2.1 *Nationaal beleid*

#### *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om projecten van nationaal belang, waarvoor in de SVIR kaderstellende uitspraken zijn opgenomen die beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn deze nationale belangen geborgd in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze wordt ook wel aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De in de SVIR genoemde nationale belangen 5 tot en met 7 hebben betrekking op het thema 'mobiliteit'. Hiermee wordt getracht een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's (inclusief achterlandverbindingen) te realiseren en in stand te houden. Daarnaast wordt getracht de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen beter te benutten. Titel 2.7 van het Barro gaat in op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet aangemerkt worden als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2 Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op deze gebieden mag hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken. Daarnaast gaat Titel 2.11 in op primaire waterkeringen buiten het kustfundament. Deze keringen dienen in een bestemmingsplan voorzien te worden van een passende bestemming, zodat de waterkerende functie behouden blijft.

Naast de nationale belangen hanteert het Rijk ook het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Hiermee wordt voor aspecten die niet vallen onder één van de nationale belangen het beleid overgelaten aan de lagere overheden. Wel geldt hierbij de ladder voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de 'SER-ladder'. Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke

ordering. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

### **Conclusie**

Op grond van Barro maakt de huidige Hoekse Lijn deel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is echter per brief<sup>1</sup> aangegeven, dat dit niet meer het geval zal zijn na ombouw. Deze ruimtelijke onderbouwing heeft dan ook geen betrekking op de nationale belangen 5 tot en met 7 uit de SVIR. Verder is van belang, dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrail en de verlenging juist getracht wordt een verbetering van het spoornetwerk te realiseren en om mensen die naar het strand willen uit de auto te krijgen. De voorziene technische ruimten zijn hiervoor benodigd.

Ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking geldt, dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Daarvan is geen sprake, zodat gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

## **2.2 Provinciaal beleid**

*Visie Ruimte en Mobiliteit, Verordening ruimte 2014 en Programma's Ruimte en Mobiliteit*  
Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

Het strategisch ruimtelijk beleid zoals verwoord in de structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

---

<sup>1</sup> Brief van Ministerie van Infrastructuur d.d. 9 december 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/270696.

Het projectgebied is in de Verordening ruimte 2014 aangemerkt als BSD. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Het beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

Met betrekking tot het OV-netwerk stelt de provincie in haar visie en bijbehorende programma's, dat een inhaalslag op twee punten noodzakelijk is om een kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke agglomeratie te krijgen. Zo loopt ten eerste het OV-systeem nog steeds achter de grote toename van regionale verplaatsingen aan. Daarnaast is de benutting van capaciteitswinst in het regionale systeem door de aanleg van de HSL nog niet volledig gewaarborgd. Het oplossen van knelpunten in het regionaal systeem blijft daarom belangrijk. Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

### **Conclusie**

De technische ruimten waarop deze ruimtelijke onderbouwing ziet, zijn gelegen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Het provinciaal beleid is hier gericht op het beter benutten van de gronden. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie § 2.1), is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde. De voorziene technische ruimten zijn benodigd voor de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrailverbinding. Met deze ombouw wordt beoogd om de OV-verbindingen van Maassluis te verbeteren, waarbij voldaan wordt aan de doelstelling uit het Programma Mobiliteit. De technische ruimten dragen hier dan ook aan bij, waardoor deze passen binnen het provinciaal beleid.

## **2.3**

### ***Regionaal beleid***

#### *Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020*

De stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en -maatregelen, zowel op korte als op lange termijn. Hierbij wordt dezelfde visie gehanteerd als in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: "mobiliteit mag en de burger kiest zelf met welk middel, waarbij de overheid in de vraag naar mobiliteit voorziet; dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid".

Met betrekking tot het regionale openbaar vervoer wordt in dit plan gesteld, dat op een aantal regionale assen de infrastructuur van NS en die van de metro aan elkaar gekoppeld moet worden. Hierdoor wordt het mogelijk om met nieuwe voertuigen (lightrail) op beide systemen te rijden, wat leidt tot een goed ov-netwerk op stadsgewestelijk niveau. Maassluis behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort hier tot de drager van het openbaar vervoer. Kwaliteitsverbetering van deze lijn vraagt om een hogere frequentie en extra haltes in Maassluis. Dit kan gerealiseerd worden door de Hoekse Lijn geschikt te maken voor lightrail. Met een koppeling aan het Rotterdamse metronetwerk ontstaat een regionale lijn die reizigers uit deze subregio snel tot in het centrum van Rotterdam brengt.

### *Bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I en II"*

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen de bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I" ondertekend: stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland. In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden. Onderdeel van het project is tevens om de bestaande stations aan te passen en om een aantal nieuwe stations te realiseren. Daarnaast zijn in artikel 21 van deze overeenkomst nog enkele specifieke afspraken vastgelegd, die betrekking hebben op Maassluis. Zo wordt hier gesproken over de realisatie van een goede langzaamverkeersverbinding tussen Het Balkon en Koningshoek nabij het station Maassluis-West, maar ook tussen het station Maassluis en woonwijk 't Hoofd.

Op 3 december 2014 is het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 enkele specifieke afspraken vastgelegd. Met betrekking tot Maassluis gaat het hierbij om, waar mogelijk, een zuidelijke ontsluitingsweg van het perron van station Maassluis te realiseren. Daarnaast is afgesproken, dat de toekomstige dienstregeling zodanig wordt vormgegeven dat buiten de spits brugbediening mogelijk blijft om het scheepvaartverkeer adequaat doorgang te kunnen verlenen.

### *Besluit dagelijks bestuur stadsregio Rotterdam*

Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. Een onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren.

### **Conclusie**

Met de ombouw van de Hoekse Lijn naar een lightrailverbinding, wordt de bereikbaarheid in de stadsregio verbeterd en wordt het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd. Het gebruik van deze lijn wordt namelijk geïntensiveerd en geoptimaliseerd, doordat de treinstellen in hogere frequentie rijden. Daardoor wordt de Hoekse Lijn voor meer reizigers aantrekkelijk en wordt het centrum van Rotterdam rechtstreeks, zonder overstap, bereikbaar voor bewoners van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland en vice versa. De voorziene technische ruimten zijn benodigd voor de ombouw van de Hoekse Lijn en passen daarmee binnen het regionaal beleid.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### *Structuurvisie 2012-2025 en bijbehorend Integraal stedelijk functieprogramma*

Maassluis streeft ernaar een sociale en financieel gezonde stad te zijn. Centraal hierbij staat het behoud van de kwaliteit van de stad voor wonen en werken. Om dit te bewerkstelligen heeft de gemeenteraad op 17 april 2012 de Structuurvisie 2012-2025 vastgesteld. Deze visie vormt het kader waarbinnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden aangestuurd en beoordeeld. Hierbij geeft de bijbehorende visiekaart het globale streefbeeld voor de toekomstige ontwikkeling van Maassluis weer. De structuurvisie is daarmee een belangrijk

instrument voor de afweging van ruimtelijke beslissingen en voor het aangeven van de beleidsrichting voor bestemmingsplannen, ontwikkelingsplannen en projectbesluiten. De ombouw van de Hoekse Lijn is een van de ruimtelijke ontwikkelingen die concreet in de structuurvisie wordt genoemd.

#### *Welstandsnota 2012*

Als uitgangspunt voor het welstandsbeleid geldt, dat Maassluis zoekt naar evenwicht tussen de bouwmogelijkheden voor burgers en bedrijven enerzijds en het aanzien van de gemeente anderzijds. Zo geldt in het historisch centrum, langs doorgaande wegen, aan karakteristieke panden en bij nieuwe locaties een hoge beeldkwaliteit als uitgangspunt; welstand moet hier bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Voor de oudere woongebieden, bedrijventerreinen en grote delen van de glastuinbouw stelt Maassluis zich terughoudend op en wordt waar mogelijk ruimte gelaten voor particulier initiatief.

Binnen Maassluis worden drie verschillende welstandsniveaus onderscheiden, te weten 'gewoon', 'bijzonder' en 'beschermd'. Beide deelprojectgebieden maken onderdeel uit van het welstandsgebied met het niveau 'gewoon'. Hier is het beleid gericht op het handhaven van een goede basiskwaliteit met daarbij voldoende vrijheid voor de burger of ondernemer om invulling te geven aan eigen initiatieven.

Daarnaast is Maassluis opgedeeld in verschillende deelgebieden. De technische ruimte ten behoeve van het gecombineerde gelijkrichter- en spoorbeveiligingsstation (locatie 16) is hierbij gelegen in deelgebied 13 ('Bedrijventerrein'). Het betreffen hier monofunctionele gebieden, die in de regel een dichte bebouwingsstructuur kennen bestaande uit voornamelijk kleinschalige bedrijfshallen, kantoorgebouwen en een enkele winkel. De terreinen hebben een eenvoudige hoofdstructuur met vrijwel aaneengesloten individuele bebouwing. De inrichting van de openbare ruimte is doelmatig, eenvoudig en sober. Het welstandsbeleid is hier gericht op het behoud van de samenhang in massa's, waarbij variatie niet tot rommeligheid moet leiden. Het gelijkrichterstation (locatie 19) is gelegen in deelgebied 14 ('Groen en parken'). Het betreffen hier gebieden met een recreatieve of sportfunctie met overwegend eenvoudige bebouwing en een groen karakter. Het welstandsbeleid is hier terughoudend en gericht op beheer. Mogelijke uitbreidingen dienen met name buiten de kern in het landschap ingepast te worden.

#### *Waterbeheerplan 2016-2021 (hoogheemraadschap) / Waterplan Maassluis 2008-2015*

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2015-2021, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad. Naast het Waterbeheerplan, is ook sprake van een Kaderrichtlijn Water (KRW-programma Delfland 2016-2021). Dit programma is gericht op verbetering van de waterkwaliteit in sloten en vaarten in zeven oppervlaktewaterlichamen in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het KRW-programma beschrijft de toestand van het oppervlaktewater en de maatregelen die het hoogheemraadschap neemt in de periode 2016-2021 om de waterkwaliteit hiervan te verbeteren.

In samenwerking met het hoogheemraadschap is het gemeentelijk waterbeleid vastgelegd in het Waterplan Maassluis 2008-2015. Hierin is opgenomen hoe Maassluis zich voorbereidt op toekomstige klimaatsveranderingen en hoe de chemische en ecologische waterkwaliteit van het oppervlaktewater verbeterd kan worden. Met dit plan wordt invulling gegeven aan de

wensen en eisen uit onder andere het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Daarnaast wil Maassluis met dit waterplan gestalte geven aan de wens om het water meer te beleven en de natuurlijke omgeving te versterken, ondersteund door een robuust en goed functionerend watersysteem. Om dit te realiseren is in het waterplan een maatregelenpakket opgenomen.

#### *Visie openbare ruimte 2030*

Op 27 oktober 2015 heeft de gemeenteraad de Visie openbare ruimte 2030 vastgesteld. Deze visie definieert op basis van de identiteit van Maassluis het beeld- en de beheerkwaliteit in de openbare ruimte. Maassluis beschikt hiermee over een samenbindende, overkoepelende visie op de buitenruimte, die richtinggevend is op het niveau van de stad en op wijkniveau. Het bakent de ambitie van Maassluis af en geeft richting aan de toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van de openbare ruimte. De visie biedt een kompas bij toekomstige afwegingen ten aanzien van de openbare ruimte. Zo zijn aan de hand van hoe de stad nu is opgebouwd voorstellen gedaan ter versterking van het raamwerk van de openbare ruimte. Tevens vormt deze visie een belangrijke bouwsteen voor de wijze waarop het beheer van de openbare ruimte in de toekomst wordt georganiseerd. Ook het uit 2001 stammende groenstructuurplan is geactualiseerd en geïntegreerd in de Visie op de openbare ruimte; dit geldt ook voor de op 6 november 2013 aangenomen motie “Bomen in de Stad”.

De opgave is om de openbare ruimte van Maassluis door te ontwikkelen tot een aantrekkelijke openbare ruimte, met een sterk ‘eigen gezicht’, die aansluit op de actuele wensen van de samenleving. De openbare ruimte moet niet alleen attractief zijn om naar te kijken, maar deze moet ook bijdragen aan de ambitie van ‘de gezonde stad’, moet aanzetten tot bewegen en ruimte bieden voor ontmoeting. Bij de gezonde stad passen ook een ecologisch gezonde stad en een duurzame inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast moet de inrichting van de openbare ruimte verbinden, zowel ruimtelijk als sociaal. Tot slot moeten inrichting en beheer van de openbare ruimte betaalbaar zijn.

#### *Archeologiebeleid Maassluis 2013*

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg zijn gemeenten verantwoordelijk voor het archeologisch beleid binnen de stadsgrenzen. Daarvoor heeft Maassluis informatie nodig over wat zich in de grond bevindt. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 16 april 2013 het Archeologiebeleid Maassluis 2013 vastgesteld; op 19 mei 2015 is een geactualiseerde versie door de raad vastgesteld. Onderdeel van dit beleid is de Archeologische waarden- en verwachtingenkaart. Op basis van deze kaart gelden voor het gemeentelijk grondgebied diverse archeologische verwachtingswaarden. Voor de doorvertaling van dit beleidsdocument naar dit bestemmingsplan wordt verwezen naar § 4.9.

#### *Duurzaamheidsvisie Maassluis (2012-2015)*

Maassluis is een stad waar mensen wonen, werken en recreëren. Het is een stad waar veel gebeurt op lokaal niveau. De gemeente kiest daarom om de duurzaamheid in de stad te bezien volgens de principes van People (mensen), Planet (milieu) en Profit (welvarendheid), of volgens het coalitieakkoord 'sociale, financiële en duurzame doelstellingen' die in een harmonieuze wijze gecombineerd gelijktijdig dienen te worden gehaald.

Maassluis heeft daarom duurzaamheidsbeleid geformuleerd dat moet leiden tot een CO<sub>2</sub>-neutrale stad in 2040. Hierbij wordt ingezet op een lager energieverbruik en op meer gebruik maken van duurzaam opgewekte energie. Hiervoor zet de gemeente in op haar eigen organisatie en op het stimuleren van duurzaamheid bij bedrijven en burgers.



**Conclusie**

De ombouw van de Hoekse Lijn, inclusief het realiseren van de benodigde technische ruimten, is als een van de concrete ruimtelijke ontwikkelingen in de structuurvisie opgenomen. Deze ontwikkeling past dan ook binnen het gemeentelijk ruimtelijk ordeningsbeleid. Toetsing aan welstandseisen vindt plaats bij uitwerking van de bouwplannen.



### 3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidig gebruik en de beoogde nieuwe situatie.

#### 3.1 *Huidige situatie*

In § 1.1 is reeds aangegeven, dat deze ruimtelijke onderbouwing ziet op de realisatie van drie technische ruimten. Het projectgebied bestaat dan ook uit drie deelgebieden, die elk op een andere locatie binnen Maassluis zijn gelegen. Hieronder wordt per locatie kort de huidige situatie beschreven.

##### *Locatie 15 (ICT-ruimte)*

Tussen de Laan 1940-1945 en de Hoekse Lijn is, direct ten westen van het stationsplein behorende bij het station “Maassluis”, een serie garageboxen gerealiseerd. Tussen deze garageboxen en het stationsplein bevindt zich een fietsenstalling. Locatie 15 bevindt zich ter hoogte van deze fietsenstalling en grenst direct aan de aanwezige garageboxen.



Afbeelding 5: Zicht op projectgebied vanaf Stationsplein.

##### *Locatie 16 (gelijkrichterstation)*

Locatie 16 bevindt zich aan de zuidzijde van de wijk Kapelpolder en ligt ingeklemd tussen de Hoekse Lijn en de Industrieweg. Deze weg vormt samen met Laan 1940-1945, Mozartlaan en Westlandseweg de doorgaande verbinding tussen de verschillende wijken van Maassluis. Aan de oostzijde van het projectgebied bevindt zich de Maasweg, de toegangsweg naar het ten zuiden van de Hoekse Lijn gelegen bedrijventerrein ‘Nieuwe Waterweg’.

De directe bebouwing in de omgeving van dit deelprojectgebied betreffen de bedrijfsgebouwen aan de noordzijde van de Industrieweg. Deze maken onderdeel uit van een dubbele strip aan bedrijven, die zijn gelegen tussen de Industrieweg en de P.J. Troelstraweg / Keucheniusstraat. De maatvoering van de bebouwing binnen deze strip is divers en varieert van 3 tot circa 10 meter. Veel gebouwen zijn tegen elkaar aangebouwd, waardoor een hoge bebouwingsdichtheid is ontstaan. Door de niet lineaire verkaveling zijn afzonderlijke gebouwen op de achterpercelen vaak niet meer herkenbaar. De wanden langs de hoofdroutes kennen daarbij een grote diversiteit in architectuur, vorm en materiaalgebruik.

De gronden binnen het deelprojectgebied zijn momenteel voornamelijk in gebruik als (ontsluitingsroute voor de aanwezige) parkeervoorziening of als groenstrook. Daarnaast bevindt zich in de directe nabijheid een transformatorhuis, bestaande uit één bouwlaag met kap. Deze heeft een grondoppervlak van circa 18 m<sup>2</sup>.



Afbeelding 6: Zicht op projectgebied vanaf Industrieweg.

#### *Locatie 19 (gecombineerd station)*

Locatie 19 maakt deel uit van een park, die de woonwijk Steendijkpolder aan de west- en zuidzijde omsluit. Dit park vormt samen met een grootschalig sportcomplex de westelijke grens van de kern Maassluis. In het zuidelijk deel van het park bevinden zich twee grootschalige gestapelde wooncomplexen, die de woonwijk Steendijkpolder beëindigen. Deze woongebouwen vormen een duidelijke wand langs de Doctor Albert Schweitzerdreef met bouwhoogten die variëren van 12 tot circa 24 m.

Het deelprojectgebied is gelegen in de oostelijke punt van het zuidelijke deel van het park, net ten zuiden van de kruising Doctor Albert Schweitzerdreef / Eindhovenreedreef en de bushalte 'Eindhovenreedreef'. Het deelprojectgebied is momenteel onbebouwd en kent door de aanwezige grasvelden en bomen een groen karakter. De dichtstbijzijnde bebouwing is gesitueerd aan de oostzijde van de Doctor Albert Schweitzerdreef. Het betreft hier een vijf lagen tellend woongebouw, alsook enkele eengezinswoningen.



Afbeelding 7: Zicht op projectgebied vanaf Doctor Albert Schweitzerdreef.

### **3.2 Projectbeschrijving**

Door de ombouw van de Hoekse Lijn van treinspoor naar lightrail dienen langs de lijn diverse technische ruimten gerealiseerd te worden. Zo worden door de bouw van gelijkrichterstations aanpassingen aan de energievoorziening doorgevoerd, aangezien een metrovoertuig op een

lager voltage rijdt dan de huidige NS-sprinters. Daarnaast wordt door de bouw van spoorbeveiligingsstations het beveiligingssysteem aangepast.

Langs het deel van de Hoekse Lijn dat binnen de gemeente Maassluis is gelegen, worden in totaal zes technische ruimten gerealiseerd. Voor drie van deze ruimten geldt, dat deze niet zondermeer zijn toegestaan binnen de vigerende juridisch-planologische regeling (zie § 1.3). Het gaat om een gelijkrichterstation en een gecombineerd station (gelijkrichter en spoorbeveiliging). Daarnaast dienen de betreffende gronden bouwrijp gemaakt te worden.

#### *Locatie 15 (ICT-ruimte)*

Op locatie 15 wordt een technische ruimte gerealiseerd, die ICT bevat ten behoeve van de werking van het station. Het gebouw heeft een grondoppervlak van zo'n 50 m<sup>2</sup> (circa 6,5 bij 7,5 meter). De hoogte bedraagt daarbij zo'n 3 meter. Bij onderhoudswerkzaamheden kunnen de monteurs hun voertuigen parkeren op het reeds aanwezige parkeerterrein. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de te bouwen gelijkrichterstations wordt verwezen naar de bij deze omgevingsvergunningsprocedure behorende bouwtekeningen.

#### *Locatie 16 (gelijkrichterstation)*

Het gelijkrichterstation wordt uitgevoerd als een langwerpig gebouw met een grondoppervlak van zo'n 68 m<sup>2</sup> (circa 21,3 bij 3,2 meter). De hoogte bedraagt daarbij zo'n 3 meter. Het gebouw wordt gefundeerd en is direct ten noorden van de spoorlijn voorzien. Rondom het gebouw wordt tegelverharding en een hekwerk aangebracht. Bij onderhoudswerkzaamheden kunnen de monteurs hun voertuigen parkeren op het reeds aanwezige parkeerterrein. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de te bouwen gelijkrichterstations wordt verwezen naar de bij deze omgevingsvergunningsprocedure behorende bouwtekeningen.

#### *Locatie 19 (gecombineerd station)*

Ter plaatse van locatie 19 wordt zowel een gelijkrichterstation als een spoorbeveiligingsstation gerealiseerd. Het betreffen twee aparte gebouwen die beide gefundeerd worden. Eerstgenoemde is op een afstand van circa 6,5 meter ten noorden van de spoorlijn gepositioneerd. Ook dit gelijkrichterstation heeft een omvang van zo'n 68 m<sup>2</sup> en een hoogte van 3 meter. Het spoorbeveiligingsstation is op zo'n 12 meter afstand ten noorden van het gelijkrichterstation voorzien. Ook dit gebouw heeft een bouwhoogte van ongeveer 3 meter, waarbij de mogelijkheid bestaat dat het gebouw op zo'n 1,5 meter boven maaiveld wordt gerealiseerd. Het grondoppervlak beslaat ruim 53 m<sup>2</sup> (15,3 bij 3,5 meter). Tussen beide gebouwen wordt een tegelverharding aangebracht. Het gehele terrein wordt omsloten door een hekwerk. Bij onderhoudswerkzaamheden kunnen de monteurs hun voertuigen parkeren binnen de aangebrachte afrastering. In de openbare ruimte zijn geen nieuwe parkeerplaatsen voorzien. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de te bouwen gelijkrichterstations wordt verwezen naar de bij deze omgevingsvergunningsprocedure behorende bouwtekeningen.



## 4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

Voor de ombouw van de Hoekse Lijn naar lightrailverbinding is een MER opgesteld. Ook de noodzakelijke technische ruimten zijn bij dit MER betrokken. Dit MER met bijbehorende deelrapporten heeft als input gediend voor de meeste van de hierna volgende milieuaspecten. Hierbij worden zoveel als mogelijk alleen die passages uit het MER opgenomen die voor de voorziene technische ruimten relevant zijn.

### 4.1 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan Maassluis 2008-2015). Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in Waterbeheerplan 2016-2021. Dit beheerplan vormt een leidraad voor het handelen van het hoogheemraadschap. Bij de uitvoering staan de kerntaken van Delfland voorop: de waterveiligheid, het waterbeheer, de waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater. Deze kerntaken staan niet op zichzelf, maar vormen een integrale opgave voor een toekomstbestendig watersysteem. Delfland heeft daarom vier richtinggevende integrale thema's gedefinieerd die in de planperiode worden uitgewerkt tot een strategie.

1. Een zelfvoorzienend gezond en schoon watersysteem; Delfland heeft in 2017 een strategie vastgesteld om op een toekomstbestendige wijze kringlopen te sluiten en (nagenoeg) zelfvoorzienend te kunnen zijn in de waterbehoefte.
2. Interactie tussen watersysteem en waterketen; Delfland vervult zijn zorgplichten door de kerntaken integraal uit te voeren en de werkzaamheden te koppelen aan een steeds sneller veranderende omgeving.
3. Stedelijk waterbeheer en klimaatadaptatie; Delfland gaat in nauwe samenwerking met gemeenten en andere belanghebbenden de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie nader uitwerken en uitdragen, waardoor de sponswerking in het sterk verharde gebied van Delfland toeneemt en bij ruimtelijke ontwikkelingen klimaatadaptief wordt gehandeld.
4. Iedereen bewust van water; in 2021 zijn inwoners van Delfland zich bewust van het water om hen heen, van de gevolgen van klimaatverandering en van hun eigen handelingsperspectieven.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft daarnaast speciaal voor ruimtelijke plannen de 'Handreiking watertoets voor gemeenten' opgesteld. Deze handreiking geeft inzicht in hoe Delfland de watertoets procedureel en inhoudelijk invult. De watertoets is erop gericht

ruimtelijke functies en waterhuishoudkundige mogelijkheden optimaal op elkaar aan te laten sluiten.

In samenwerking met het hoogheemraadschap is het gemeentelijk waterbeleid vastgelegd in het Waterplan Maassluis 2008-2015. Hierin is opgenomen hoe Maassluis zich voorbereidt op toekomstige klimaatsveranderingen en hoe de chemische en ecologische waterkwaliteit van het oppervlaktewater verbeterd kan worden. Met dit plan wordt invulling gegeven aan de wensen en eisen uit onder andere het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Daarnaast wil Maassluis met dit waterplan gestalte geven aan de wens om het water meer te beleven en de natuurlijke omgeving te versterken, ondersteund door een robuust en goed functionerend watersysteem. Om dit te realiseren is in het waterplan een maatregelenpakket opgenomen.

Binnen het projectgebied zijn drie technische ruimten voorzien, die benodigd zijn voor de ombouw van de Hoekse Lijn naar een lightrailverbinding. Binnen Maassluis is de Hoekse Lijn grotendeels in of langs een primaire waterkering gelegen, namelijk de Delflandsedijk. Voor de deelprojectgebieden 16 en 19 geldt, dat deze zich deels bevinden in de beschermingszone en/of het profiel van vrije ruimte behorende bij deze waterkering (zie onderstaande afbeelding, waarbij opgemerkt wordt dat het projectgebied ruimer is dan de beoogde voorzieningen). Op grond van de Keur van het hoogheemraadschap is voor het uitvoeren van (bouw)werkzaamheden binnen de beschermingszone en het profiel van vrije ruimte een vergunning benodigd. Het deelprojectgebied voor locatie 15 is buiten deze zones gelegen.



Afbeelding 8: Uitsnede leggerkaart "Delflandsedijk, Rivierdijk en Zeedijk (2011)" (locatie 16 links, locatie 19 rechts).

Op grond van de leggerkaart 'Wateren' blijkt, dat binnen het projectgebied geen primaire of secundaire watergangen zijn gelegen. Wel bevindt zich ter plaatse van locatie 16 binnen het deelprojectgebied een watergang langs het spoor. Het betreft hier een zogenaamde 'zaksloot' die mogelijk (deels) gedempt moet worden. Compensatie is hierbij niet nodig; wel is een duiker noodzakelijk als deze zaksloot een verbindende functie heeft.

#### *Overleg met de waterbeheerder(s)*

Bij aanvang van de procedure zal deze ruimtelijke onderbouwing ter toetsing worden aangeboden aan het Hoogheemraadschap van Delfland. Daarnaast geldt, dat het hoogheemraadschap betrokken is geweest bij de totstandkoming van de watertoets (MER-deelrapport 'Water') die voor de ombouw van de Hoekse Lijn is opgesteld. Ook vindt in het kader van de ombouw van de Hoekse Lijn met enige regelmaat overleg plaats met het hoogheemraadschap. Zo zijn begin november 2015 de locaties van alle technische ruimten besproken. Aan de hand hiervan is bepaald wat de beste locaties voor de betreffende technische ruimten zijn. Ook is bepaald waar demping noodzakelijk is, dan wel waar de ruimten raakvlakken hebben met de waterkering. Indien noodzakelijk wordt een



watervergunning aangevraagd. Gezien het maatschappelijk belang dat de ombouw van de Hoekse Lijn dient, is de verwachting dat deze vergunning wordt verkregen. Daarbij geldt ook dat de benodigde technische ruimten bij voorkeur in de nabijheid van de spoorbaan worden gerealiseerd. Een grotere afstand maakt dat langere kabels nodig zijn en vergroot tevens het risico op storingen en kapot trekken van kabels bij werkzaamheden.

#### **4.2 Milieuzonering**

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van “het groene boekje”. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

De te realiseren technische ruimten worden niet als zodanig in de VNG-uitgave onderscheiden. Vandaar dat deze worden aangemerkt als een ‘elektriciteitsdistributiebedrijf’, waarbij de maximale hinderafstand afhankelijk is van het transformatorvermogen. De voorziene ICT-ruimte (locatie 15) heeft een maximaal vermogen van 100 tot 250 KVA (kilovoltampère). Een gelijkrichterstation (locatie 16 en 19) heeft een vermogen van maximaal 2 MVA (megavoltampère) en voor een spoorbeveiligingsstation betreft dit 42 KVA. In alle gevallen betreft het een vermogen minder dan 10 MVA, waardoor deze ruimten vallen onder SBI-code 35.C1. De maximale hindercontour bedraagt in dit geval 30 meter voor het aspect ‘geluid’. Daarnaast is sprake van een hindercontour van 10 meter voor het aspect ‘gevaar’. Voor alle drie de deelprojectgebieden geldt, dat binnen deze afstanden geen woningen aanwezig zijn.

Omdat voldaan kan worden aan de hindercontouren op grond van de VNG-uitgave, wordt gesteld dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de bestaande woningen niet nadelig wordt beïnvloed. Het aspect ‘milieuzonering’ vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorziene technische ruimten.

#### **4.3 Geluid**

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot de 'bouw' van een geluidsgevoelig object. Daarnaast leidt het niet tot een wijziging aan een gezoneerde (spoor)weg of tot de wijziging

van een gezoneerd industrieterrein. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dan ook niet noodzakelijk. De voorziene technische ruimten kunnen wel geluidhinder veroorzaken. Voor een beschouwing over dit aspect, wordt verwezen naar § 4.2.

Gesteld wordt, dat het aspect 'geluidhinder' geen belemmering vormt voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.4 Luchtkwaliteit**

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht' blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO<sub>2</sub> in 2015 in Maassluis gelegen is tussen 26,0 en 27,3 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> geldt dat deze concentratie is gelegen tussen 22,0 en 23,0 µg/m<sup>3</sup>. Voor beide stoffen ligt de jaargemiddelde concentratie in 2015 dus ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Ook de etmaalwaarde fijn stof is gelegen beneden de grenswaarde.

De ombouw van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> bij blijft daarmee onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De totale toename van de ontwikkelingen in Maassluis, dus inclusief de realisatie van alle benodigde technische ruimten, bedraagt 0,5 µg/m<sup>3</sup> voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>; voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> is dit een bijdrage van <0,1 µg/m<sup>3</sup>.

Op grond hiervan wordt gesteld, dat realisatie van de voorgenomen technische ruimten past binnen de Wet milieubeheer.

#### **4.5 Externe veiligheid**

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10<sup>-6</sup>/jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het

groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot de oprichting van een risicobron als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dan wel tot de oprichting van een (beperkt) kwetsbaar object. Een nadere beschouwing van het aspect 'externe veiligheid' is niet aan de orde. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.6 Bodem**

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

##### *Locatie 15 (ICT-ruimte)*

Uit het bodemloket van de DCMR milieudienst Rijnmond (verder DCMR) blijkt, dat ter plaatse van dit deelprojectgebied in het verleden mogelijk bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Zo is in de periode 1930 – 1965 sprake geweest van erfverharding met kolengruis, sintels en/of baggerspecie. Daarnaast maakt het projectgebied volgens dit loket onderdeel uit van een spoorwegemplacement. Uit een bodemonderzoek dat ter hoogte van dit emplacement is uitgevoerd, blijkt dat rondom het station zes gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn aangetroffen. Het gaat hierbij om verontreinigingen met zware metalen, PAK en minerale olie in de grond. Op één locatie is ook sprake van minerale olie in het grondwater. In 2010 zijn vier van de zes locaties gesaneerd; voor twee van de gesaneerde locaties geldt, dat nog sprake is van een nazorgplan.

##### *Locatie 16 (gelijkrichterstation)*

Met betrekking tot dit deelprojectgebied blijkt uit het bodemloket van de DCMR, dat het is gelegen op een in het verleden aangebrachte ophooglaag, bestaande uit puin en/of bouw- en sloopafval. Uit een in 2002 uitgevoerde partijkeuring blijkt, dat de bodem in de directe omgeving van dit deelprojectgebied matig tot sterk verontreinigd is met PCB's, gechlloreerde bestrijdingsmiddelen, zware metalen en minerale olie. Het grondwater is sterk verontreinigd met drins. Het bodemvolume van de verontreiniging bedraagt hierbij meer dan 25 m<sup>3</sup> voor grond. In een saneringsbeschikking is gesteld, dat sprake is van een ernstige bodemverontreiniging. Zolang geen herinrichting of anderszins gebruikswijziging plaatsvindt, is op basis van het huidige gebruik geen urgentie tot het uitvoeren van saneringsmaatregelen. Ten behoeve van de aanleg van een spoorwegovergang en een ontsluitingsweg is een deel van de aanwezige verontreiniging gesaneerd.

##### *Locatie 19 (gecombineerd station)*

Volgens het bodemloket van de DCMR heeft het deelprojectgebied in de periode 1962 – 1972 onderdeel uitgemaakt van een baggerspeciedepot en/of stortplaats voor huishoudelijk en/of

bedrijfsafval. Vanwege dit historische gebruik zijn in de periode begin tachtiger jaren tot op heden diverse bodemonderzoeken en saneringen uitgevoerd.

Voor alle locaties geldt, dat ten behoeve van de definitieve bouwaanvraag een aanvullend bodemonderzoek wordt uitgevoerd, zodat duidelijk wordt wat de huidige bodemkwaliteit ter plaatse is. Mocht uit dit onderzoek blijken dat sprake is van een saneringsplicht, dan wordt hieraan gehoor gegeven. De bodemkwaliteit staat de realisatie van de technische ruimten niet in de weg.

#### **4.7 Archeologie**

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WaMZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WaMZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Uit de archeologische verwachtingskaart Maassluis blijkt, dat voor het projectgebied twee verschillende archeologische verwachtingswaarden gelden. Zo zijn het deelprojectgebied ter plaatse van de ICT-ruimte (locatie 15) als het gebied ter plaatse van het gelijkrichterstation (locatie 16) aangemerkt als 'archeologisch waardevol gebied 6 - onbekende archeologische verwachting'. Dit betekent dat, als gevolg van het ontbreken van geologische karteringen, archeologische onderzoeksinformatie en informatie over de gevolgen van ophogingen en bodembelemmerende activiteiten in het verleden, op dit moment niet duidelijk is wat de verwachte dichtheid van archeologische sporen in de ondergrond is. De precieze bodemopbouw is onbekend, maar verwacht wordt dat zich pas op meer dan één meter beneden maaiveld archeologisch relevante lagen zullen bevinden. Het risico op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische vindplaatsen kan niet worden uitgesloten. Archeologisch onderzoek is benodigd indien sprake is van een verstoringsoppervlak van 200 m<sup>2</sup> of meer en deze dieper reikt dan één meter beneden maaiveld.

Het deelprojectgebied ter plaatse van het gecombineerde station (locatie 19) is aangemerkt als 'archeologisch waardevol gebied 7 – lage archeologische verwachting'. Het betreft landschappelijke zones met naar verwachting een lage dichtheid aan archeologische sporen, omdat deze zones in het verleden waarschijnlijk ongeschikt waren voor bewoning of omdat de archeologisch relevante bodemlaag grotendeels is aangetast door erosie. De beleidsdoelstelling voor deze categorie is om alleen bij zeer grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen, die onder de m.e.r.-plicht vallen, archeologisch vooronderzoek uit te voeren om de archeologische verwachting te specificeren.

Voor de bouw van de technische ruimten zijn grondwerkzaamheden noodzakelijk. Deze werkzaamheden overschrijden de gestelde grenswaarden niet, waardoor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet aan de orde is. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.8 Flora en fauna**

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

### *Gebiedsbescherming*

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deels uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur, welke op een andere wijze beschermd worden.

Geen van de deelprojectgebieden is gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat is aangewezen als Natura 2000. Gezien de aard van de werkzaamheden en de afstand worden geen effecten op Natura 2000-gebieden verwacht<sup>2</sup>.

Tevens blijkt uit de uitgevoerde quickscan, dat de dichtstbijzijnde onderdelen van de EHS op minimaal 120 meter van de deelprojectgebieden gelegen. Er treedt geen ruimtebeslag op. Gezien de afstand, de tussengelegen spoorlijn en bebouwing en de kleinschalige aard van de werkzaamheden wordt ook niet verwacht, dat indirecte negatieve effecten optreden (zoals licht, geluid, trillingen en stikstofdepositie). Dit geldt ook voor belangrijke weidevogelgebieden. Deze zijn op ruime afstand van de deelprojectgebieden gelegen.

### *Soortbescherming*

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt, dat in de deelprojectgebieden 16 en 19 beschermde soorten voor kunnen komen. Zo zijn diverse planten en struiken aanwezig, die geschikt zijn als broedbiotoop voor algemene vogels van het stedelijk gebied (zoals winterkoning, roodborst, houtduif en merel). Vogelsoorten waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd, worden echter niet verwacht, aangezien geen geschikte bomen met holten en/of gebouwen aanwezig zijn. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren, vinden geen overtredingen van de Flora- en faunawet plaats.

Door het ontbreken van bomen met holten en/of gebouwen zijn verblijfplaatsen van vleermuizen niet aanwezig. De deelprojectgebieden maken door de aanwezigheid van bomen en ruigtevegetatie onderdeel uit van het foerageergebied van vleermuizen. Gezien de omvang van de deelprojectgebieden betreffen het geen essentiële foerageergebieden. Daarnaast zijn in de directe omgeving voldoende alternatieven aanwezig. Het gebruik van kunstlicht kan leiden tot verstoring van foeragerende en passerende vleermuizen. Dit kan echter verholpen worden door het toepassen van gerichte verlichting. Overtredingen van de Flora en faunawet vinden niet plaats.

Verder kunnen in de deelprojectgebieden nog enkele algemene soorten verwacht worden, zoals gewone pad, bruine kikker, egel, mol en huisspitsmuis. Het betreffen hier echter dieren die behoren tot tabel 1 van de Flora en faunawet. Hiervoor geldt een algemene vrijstelling, waardoor een ontheffing van de wet niet aan de orde is. Wel blijft de zorgplicht van kracht.

---

<sup>2</sup> Movares, Hoekse Lijn; quick scan ecologie, september 2015, projectnummer RM003357.

Locatie 15 is niet betrokken in de eerder aangehaalde quickscan. Het project is namelijk momenteel geheel verhard en in gebruik als fietsenstalling. Door het ontbreken van groenelementen en gebouwen kan op voorhand geconcludeerd worden dat hier geen beschermde dier- en/of plantensoorten aanwezig zijn.

In de quickscan wordt geconcludeerd, dat voor de realisatie van de technische ruimten geen ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd is, mits de beschreven maatregelen worden uitgevoerd (werken buiten broedseizoen vogels, toepassen gerichte verlichting). Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de omgevingsvergunningprocedure.

#### **4.9 Milieueffectrapportage**

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt de m.e.r.-(beoordelings)plicht gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.-beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven, is ten behoeve van de ombouw van de Hoekse Lijn een MER opgesteld. Alle benodigde technische ruimten maken hierbij onderdeel uit van de beschouwde alternatieven. Dit MER en de daarbij behorende deelrapporten zijn in het kader van de ruimtelijke procedure voor de ombouw van de Hoekse Lijn beoordeeld en akkoord bevonden door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie heeft geoordeeld, dat de ombouw niet leidt tot significante negatieve effecten. Dit geldt dan ook voor de realisatie van de technische ruimten, aangezien deze onlosmakelijk onderdeel uitmaken van de Hoekse Lijn.

## 5. UITVOERBAARHEID

### 5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In de bestuurlijke overeenkomsten (zie § 2.3) zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw en de (toekomstige) exploitatie van de Hoekse Lijn vastgelegd. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van de stadsregio en stelt de stadsregio (als subsidieverlener) de gemeenten middelen beschikbaar voor de realisatie van het project. Ook zijn afspraken gemaakt over de overdracht van Rijksgronden en gronden van derde partijen. Ten slotte bevat de bestuurlijke overeenkomst bepalingen omtrent de afhandeling van planschade en nadeelcompensatie.

Met deze bestuurlijke overeenkomsten is anderszins in het verhaal van kosten van de grondexploitatie voorzien. Zodoende bestaat geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Gelet op de gesloten overeenkomsten kan tevens gesteld worden dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

### 5.2 *Vooroverleg*

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is dan ook voorgelegd aan de volgende partijen:

- Provincie Zuid-Holland
- Rijkswaterstaat
- Prorail
- Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed
- Veiligheidsregio Rotterdam
- Hoogheemraadschap van Delfland

Het Hoogheemraadschap van Delfland en de Veiligheidsregio hebben schriftelijk reacties kenbaar gemaakt. Van de overige partijen is geen reactie ontvangen, waarmee wordt aangenomen dat zij met het voornemen kunnen instemmen. De Veiligheidsregio heeft aangegeven dat de technische ruimten niet worden benoemd in artikel 1 van het besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en derhalve geen risicobron vormen. Zij zien derhalve af van advisering in het kader van het Bevi en kunnen instemmen met de ontwikkeling. De reactie van het Hoogheemraadschap is onderstaand samengevat en voorzien van een antwoord.

#### *Hoogheemraadschap van Delfland*

1. Aangegeven is dat het niet duidelijk is, in hoeverre de realisatie van de technische ruimten tot een toename aan verhard oppervlak leidt. Indien sprake is van een toename aan verharding, dienen hiervoor compenserende maatregelen genomen te worden. Verzocht wordt inzichtelijk te maken, in hoeverre het plan een toename aan verharding mogelijk maakt en hoe dit wordt gecompenseerd.

#### Beantwoording

Zoals aangegeven in de waterparagraaf, is het Hoogheemraadschap betrokken bij de totstandkoming van de watertoets (MER-deelrapport 'Water') die voor de ombouw van de Hoekse Lijn is opgesteld. Ook vindt in het kader van de ombouw van de Hoekse Lijn met enige regelmaat overleg plaats met het Hoogheemraadschap. Zo zijn gezamenlijk de locaties van alle

technische ruimten besproken. Aan de hand hiervan is bepaald wat de beste locaties voor de betreffende technische ruimten zijn en is bepaald waar demping noodzakelijk is. Op 21 juli 2016 is namens het projectbureau Hoekse Lijn per brief (nummer 16/506171) aan het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap een watervergunning aangevraagd. Daarbij is aangegeven dat momenteel ook de aanvraag 'aanleg nieuw oppervlaktewater' i.v.m. het compenseren van de dempingen en toename van verhard oppervlak voor de gehele Hoekse Lijn wordt voorbereid. Deze aanvraag zal op een later tijdstip worden ingediend. Onderdeel van deze aanvraag is de compensatie voor gedempt oppervlaktewater ten behoeve van het bouwrijp maken. Wij gaan er vanuit dat hiermee voldoende inzichtelijk wordt gemaakt welke maatregelen noodzakelijk zijn.

2. Aangegeven wordt dat in de toelichting verwezen wordt naar het waterbeheerplan 2010-2015. Verzocht wordt naar het waterbeheerplan 2016-2021 te verwijzen.

#### Beantwoording

In de aan u toegezonden ruimtelijke onderbouwing werd inderdaad nog verwezen naar het in voorbereiding zijnde nieuwe beleid. Inmiddels is dit beleid van kracht geworden. De tekst in de onderbouwing is hierop aangepast.



## 6. CONCLUSIE

De bouw van de technische ruimten binnen de deelprojectgebieden betreft een ontwikkeling die deel uit maakt van het project 'ombouw Hoekse Lijn'. Uit het beleidshoofdstuk blijkt, dat het toevoegen van deze ruimten niet in strijd is met de genoemde beleidsvelden en wet- en regelgeving van de diverse overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt daarnaast, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om binnen de deelprojectgebieden de voorziene technische ruimten op te richten, alsook het uitvoeren van alle hiervoor benodigde werkzaamheden (zoals het kappen van bomen en het bouwrijp maken van de benodigde gronden). Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie van het project worden gestart.



# VERKLARING

 Projectgebied



Kaart 1 van 2

project:  
**Technische ruimten Hoekse Lijn**

gemeente:  
**Maassluis**

fase:  
**Omgevingsvergunning**

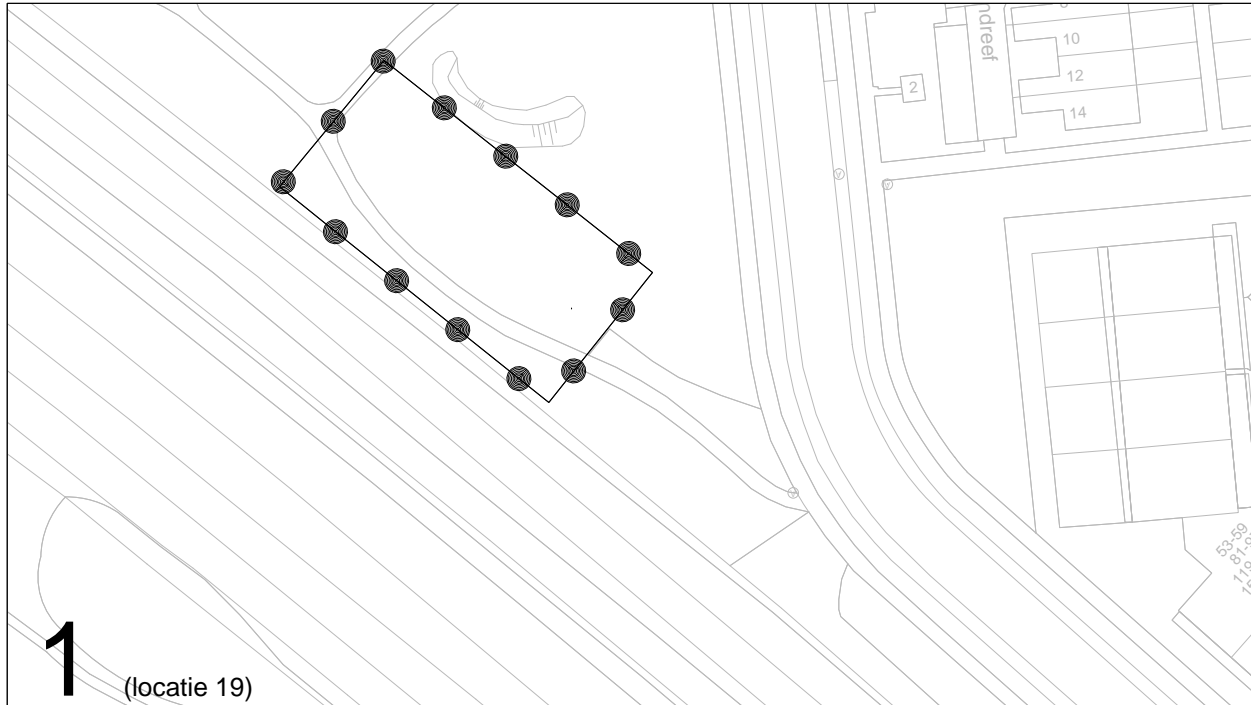
opdrachtgever:  
**Projectbureau Hoekse Lijn**

datum : 17 augustus 2016      Identificatienummer:

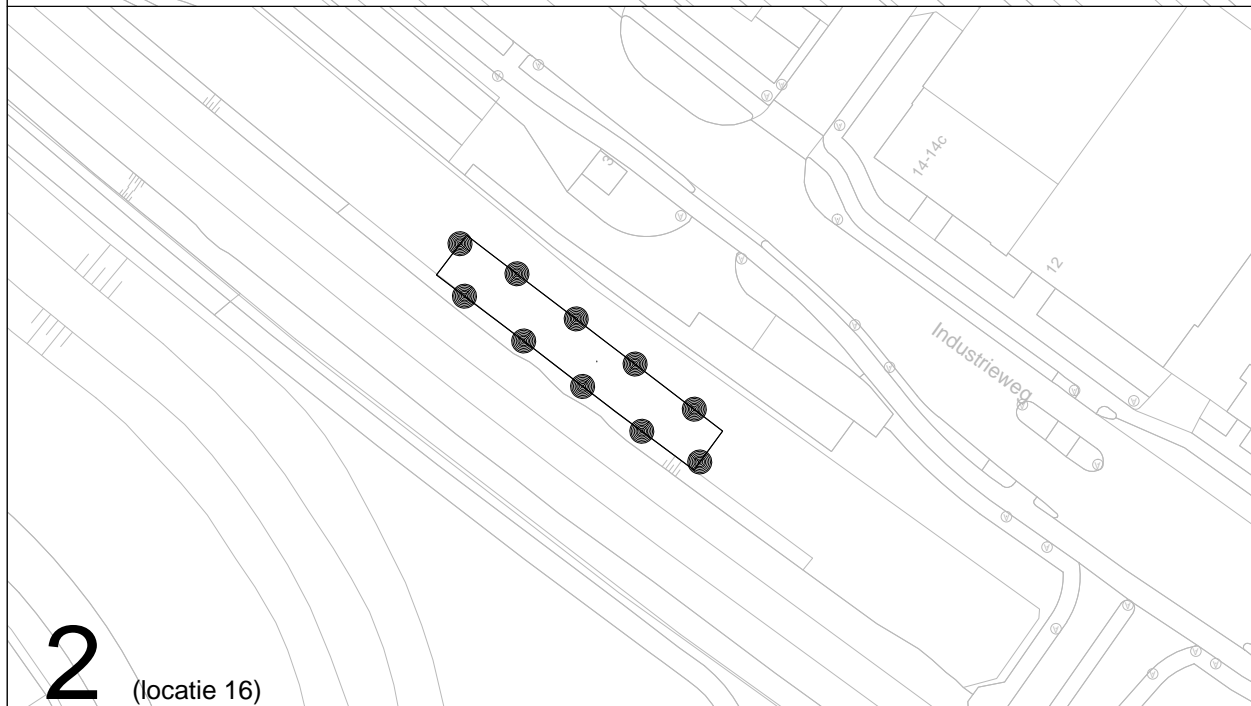
schaal : 1:1.000 (A4)

 **BODG**  
ruimtelijk advies

Postbus 6083  
3002 AB Rotterdam  
email: [info@bodg.nl](mailto:info@bodg.nl)  
tel: 06-48384580

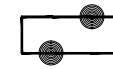


**1**  
(locatie 19)



**2**  
(locatie 16)

# VERKLARING



Projectgebied



Kaart 2 van 2

project:  
**Technische ruimten Hoekse Lijn**

gemeente:  
**Maassluis**

fase:  
**Omgevingsvergunning**

opdrachtgever:  
**Projectbureau Hoekse Lijn**

datum : 17 augustus 2016      Identificatienummer:

schaal : 1:500 (A4)



Postbus 6083  
3002 AB Rotterdam  
email: [info@bodg.nl](mailto:info@bodg.nl)  
tel: 06-48384580



**3**

(locatie 15)