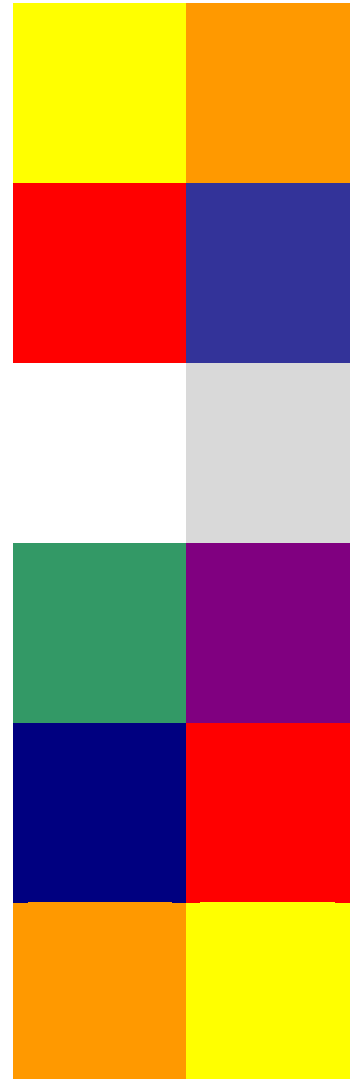
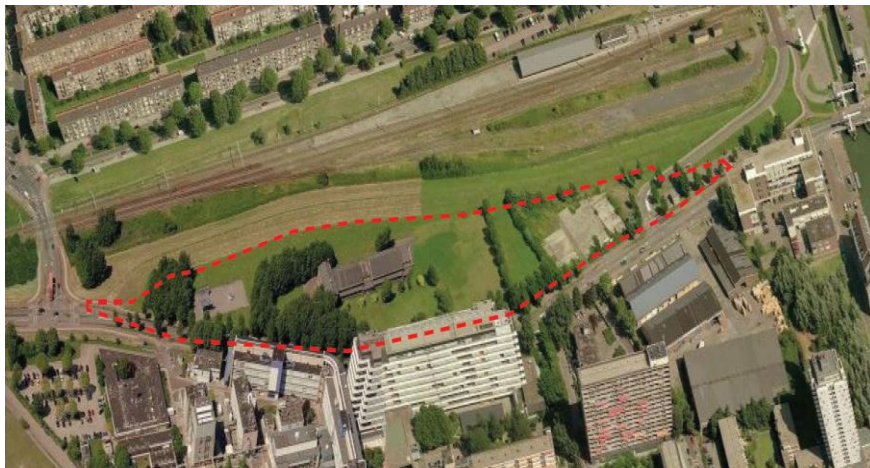




Ruimtelijke onderbouwing

STATIONSGBIED CENTRUM DEELGEBIED GALGKADE

ontwerp

November 2016

NL.IMRO.0622.0197pbGalg2016-0020

Nummer: 1210-20150429-RO

Betreft: Ruimtelijke Onderbouwing Stationsgebied Centrum deelgebied Galgkade

Inleiding

In januari 2008 is het bestemmingsplan Stationsgebied Centrum door de raad vastgesteld. Dit bestemmingsplan beslaat de drie ontwikkelgebieden ter weerszijden van het spoortracé alsmede het spoortracé zelf. Ook het sluiscomplex en het Sluisplein behoren tot het bestemmingsplangebied.

Het bestemmingsplan heeft een globale opzet met voor de drie onderscheiden ontwikkelingsgebieden verschillende planregimes. Voor het deelgebied Galgkade geldt de bestemming "Woondoeleinden", met de aanduiding dat er uitsluitend gestapelde woningen, tot een maximum aantal van 250, mogen worden gerealiseerd. In de bouwvoorschriften is het vloerpeil van de begane grond bepaald op 5,40 m. +NAP. Op de bestemming is een bouwverbod gelegd zolang niet is aangetoond dat de geluidbelasting op de gevels niet meer bedraagt dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde of de verleende hogere grenswaarde (voor 160 woningen).

Vanuit het wettelijk vooroverleg van het bestemmingsplan is in overleg met Rijkswaterstaat het bouwpeil vastgesteld op 5,40 m. +NAP. Dit peil komt overeen met het huidige peil van de deltadijk ter plaatse. Hierdoor is het uiteraard aannemelijk dat de kans op schade als gevolg van hoge rivierwaterstanden beperkt is. Het Hoogheemraadschap Delfland heeft in januari 2006 het beheer van Rijkswaterstaat overgenomen.

In de planuitwerking is afgestapt van het realiseren van gestapelde woningen. Marktverkenningen en gewijzigd inzicht hebben geleid tot een plan voor circa 150 grondgebonden woningen en een kleine voorziening. De begane grond van deze woningen ligt op 4,40 +NAP. Bij de dijk is dit 4,70 +NAP. Om deze wijzigingen van het bestemmingsplan mogelijk te maken is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Inhoud

Inleiding.....	3
Algemeen	5
Plangebied	5
Toelichting van de afwijking.....	5
Beleid	6
Rijksbeleid.....	6
Provinciaal beleid	9
Gemeentelijk beleid	10
Stedenbouwkundig ontwerp	16
Onderzoek	17
Milieu- en omgevingsaspecten.....	17
Algemeen	17
Bodem.....	17
Explosieven.....	18
Archeologie en cultuurhistorie	18
Geluid-verkeer.....	19
Geluid-spoor.....	21
Geluid-industrie.....	21
Luchtkwaliteit.....	23
Externe veiligheid.....	23
Flora en fauna.....	30
Water en waterveiligheid.....	31
Verkeer en parkeren	34
Bestaande boombeplantingen	34
Uitvoerbaarheid	36
Economische uitvoerbaarheid	36
Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
Motivering.....	37
Verzoek tot verlening van vrijstelling	37
Bijlagen	38

Algemeen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de juridisch-planologische regeling voor het Stationsgebied-Galgkade in het binnenstedelijk / buitengebied van de gemeente Vlaardingen. Het beoogde plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan ter plaatse. De gemeente Vlaardingen heeft voor de voorziene ontwikkeling een positieve grondhouding aangenomen. Om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan te beoordelen is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Het plan beoogt de bouw van 141 laagbouwwoningen en een multifunctionele ruimte van circa 600 m² bvo. Deze aanvraag betreft de eerste 26 woningen daarvan.

Plangebied

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het deelgebied Galgkade van het Stationsgebied. De begrenzing wordt gevormd door de Galgkade-Deltaweg en de rivierdijk ten zuiden van het spoor, met als kadastrale nummers D2342, D7295, D7302, D2350, D2351 en D5875.

Toelichting van de afwijking

Sinds de opstelling van het stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied zijn de marktomstandigheden gewijzigd. De vraag naar appartementen is fors gedaald. Als er al appartementen gewenst zijn, dan is de kwaliteit van de locatie daarvoor doorslaggevend. Daarnaast is de visie op de ruimtelijke betekenis van het plangebied veranderd. Met dezelfde ambitie, het verbinden van het historisch stadsgebied van Vlaardingen met het station en de rivier, is eind 2012 gekozen voor een laagbouwverkaveling waarin met een compacte "stationsbuurt" een betere aansluiting aan de stedelijke ambities vorm kan worden gegeven. De compacte bebouwing laat ruimte voor een eigen expressie van de onbebouwde rivierdijk, biedt contrast met de grote ruimtelijke maten van de omgeving, en vormt in programma een eigen herkenbare buurt voor Vlaardingen.

De opzet van de verkaveling van de laagbouw gaat uit van een begeleidende bebouwing met voorzijden aan de dijk (woningen met een tuin op het zuiden) en straten haaks daarop. De straten leggen een visuele verbinding tussen de Galgkade en de dijk. De eraan gesitueerde woningen hebben een oost- of een westoriëntatie. De straten zijn asymmetrisch ingericht.

De zo opgezette halfopen bouwblokken worden aan de Galgkade afgesloten met een voor alle bouwblokken identieke tuinmuur die zowel de openbare ruimte begeleidt als een afscherming vormt voor het verkeersgeluid vanaf de Galgkade. De tuinmuur kan deels worden bebouwd met eenlaagse aanbouwen. Aan de oostkant bevindt zich een kavel voor een tweelaags voorzieningengebouw, met bijvoorbeeld een medische, sociale of culturele bestemming. Wanneer de bestemming bekend is, zal een aparte onderbouwing voor deze kavel worden gemaakt.

Het parkeren voor de woningen bevindt zich in de straten, aan de voet van de dijk en, voor bezoekers, langs de spoorbaan. De dijk is de belangrijkste openbare uitloopruimte; hier bevindt zich ook speelruimte voor de woonbuurt.

Beleid

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven) lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's. Ter versterking van het vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de main-, brain- en greenports geldt een gebiedsgerichte, programmatische urgentie aanpak. In krimpregio's wordt het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling doorgezet.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd, waaronder de dertien rijksbelangen vallen:

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

Voor de volgende 13 nationale belangen wil het Rijk verantwoordelijkheid nemen en resultaten boeken:

- Excellente ruimtelijk-economische structuur;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en transitie;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- Robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen;
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- In stand houden van wegen, sporen en vaarwegen;
- Verbeteren van de milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoutwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De beoogde ontwikkeling aan de Galgkade-Deltaweg past volledig in het streven naar het benutten voor locaties voor transformatie en herstructurering.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro; 2011)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de

(ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden. Bij besluit van 28 augustus 2012 (in werking getreden op 1 oktober 2012) is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaren rond Rijkswaagen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

De titels 2.11 en 2.3 van het Barro beschrijven hoe primaire waterkeringen in bestemmingsplannen (en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing) moeten worden opgenomen. Hiervoor is het Barro van toepassing. Deze titels geven voor het waterstaatswerk de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' aan en voor de beschermingszone de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-dijk'.

Onderhavig plan ligt direct naast de kernzone van de Delflandsedijk. Met het Hoogheemraadschap Delfland is afgestemd hoe de ontwikkeling zonder negatieve effecten op of gevolgen voor de waterveiligheid gerealiseerd kan worden.

Ladder duurzame verstedelijking

Ook is bij besluit van 28 augustus 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. De ladder bestaat uit drie treden:

- Behoefte: Voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte waarin nog niet elders in de regio is voorzien? Het kan zowel om een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte gaan;
- Binnen- of buitenstedelijk: Indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, dan moet worden beoordeeld of deze in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden gerealiseerd, eventueel door benutting van beschikbare gronden, herontwikkeling of transformatie van bestaande locaties;
- Bereikbaarheid met meerdere modaliteiten: Indien gekozen moet worden voor een locatie buiten het stedelijke gebied, dan gaat de voorkeur uit naar een plek die (in de toekomst) bereikbaar is via verschillende vervoerswijzen.

Op frequente basis vindt afstemmingsoverleg plaats tussen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Vlaarding. Ook de beoogde nieuwbouwplannen zijn regionaal afgestemd.

Monumentenwet 1988

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 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.

In het plangebied bevinden zich geen bekende archeologische vindplaatsen van nationaal belang.

Conclusie rijksbeleid

De beoogde bouwontwikkeling valt binnen de bebouwde ruimte en er is een aanvaarde woonvisie opgesteld.

De ontwikkeling vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied en gaat uit van transformatie van de bestaande locatie. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Met het Hoogheemraadschap Delfland is afgestemd hoe de ontwikkeling zonder negatieve effecten op of gevolgen voor de waterveiligheid en stabiliteit van de Delflandsedijk gerealiseerd kan worden.

Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 'Visie Ruimte en Mobiliteit' (9 juli 2014)

De Visie Ruimte en Mobiliteit, vastgesteld op 9 juli 2014, biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is,
- vergroten van de agglomeratiekracht,
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
- bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden – vormt het vertrekpunt voor de Visie ruimte en mobiliteit.

Zowel de ruimte als het publieke investeringskapitaal is schaars. Daarnaast is de maatschappelijke en economische vraag naar woon- en werkmilieus veranderd. In zo'n situatie ligt het voor de hand om niet meteen de toevlucht te nemen tot nieuwe stedelijke uitbreidingen of nieuwe natuur- en recreatiegebieden, als zich in vervolg op bestaande investeringsprogramma's nieuwe opgaven aandienen. Beter is om eerst te kijken naar wat er al is, en of dat beter benut of opgewaardeerd kan worden.

De bestaande steden, dorpen, landschappen en infrastructuurnetwerken bieden goede kansen om de capaciteit van de netwerken beter te benutten en, in samenhang daarmee, het ruimtegebruik te intensiveren. Vooral op knooppunten van verschillende vervoersmodaliteiten kan de koppeling van investeringen in het ruimtegebruik en het mobiliteitsnetwerk beide versterken. Technologische innovaties hebben invloed op de capaciteit, maar het is moeilijk om te voorspellen hoe die kansen zullen uitpakken. Geleidelijke verandering van stedelijke functies (via herstructurering, herbestemming of nieuwe programmering) kan bijdragen aan het benutten van nog ongebruikte capaciteit.

Ruimtelijke kansen rondom een halte van (hoogwaardig) openbaar vervoer worden in verband gebracht met de positie van die halte in het netwerk. Die positie wordt bepaald door zowel de vervoerswaarde als de ongebruikte capaciteit op het netwerk. Beter benutten en opwaarderen leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik. Een effect daarvan is dat functies en activiteiten beter met elkaar in verband worden gebracht. Bestaande netwerken, gebieden of complexen kunnen door gerichte investeringen hun waarde houden of verhogen zonder in oppervlakte uit te breiden. Een goede milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem en externe veiligheid) en voldoende groen en water in de stad blijven belangrijk om de leefomgevingskwaliteit en het vestigingsklimaat op niveau te houden of te brengen.

Verordening Ruimte 2014

De verordening Ruimte 2014 vervangt de Verordening ruimte van 2 juli 2010 (inclusief de wijzigingen van latere datum). De Verordening Ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma Ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

Programma Ruimte

In het Programma Ruimte is het strategische beleid uit de visie doorvertaald naar operationeel beleid en is aangegeven welke mix aan instrumenten de provincie voornemens is in te zetten en aan wil bieden om deze doelen te realiseren. Daarbij is de inzet om stapsgewijs een nieuwe balans tussen flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven en duidelijkheid over provinciale kaders en spelregels te bereiken. Dit programma kent, net als de Visie ruimte en Mobiliteit, de status van structuurvisie. Gezamenlijk beschrijven ze het integrale ruimtelijk beleid. De vier rode draden die beschreven zijn in de Visie ruimte en mobiliteit en die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie, komen ook terug in dit Programma Ruimte.

In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied.

Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, word de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De provincie wil bevorderen dat de ladder op (sub) regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. De gemeenten stemmen de geplande opgave met behulp van actuele regionale visies voor in ieder geval wonen en kantoren af met andere gemeenten in de regio.

Gemeenten stellen in regionaal verband woonvisies vast. Hierin bepalen gemeenten de gewenste gezamenlijke ontwikkelrichting voor woningbouw en de woonkwaliteiten. De woonmilieubalans is een vertaling van de gewenste kwaliteiten. De provincie gaat daarbij uit van de vijfdelige indeling in woonmilieus die het onderzoeksbureau ABF onderscheidt. Gemeenten benoemen gezamenlijk de kwalitatieve omschrijvingen van woningbouwkansen in de regio en de vergelijkbaarheid tussen locaties.

Regionale woonvisies worden gemaakt voor één of meerdere woningmarktgebieden. Gedeputeerde Staten maken in overleg met de regio's en gemeenten een indicatieve referentiekartaart voor een indeling in woningmarktgebieden. De regionale woonvisie bevat een realistisch en regionaal afgestemd kwalitatief en kwantitatief woningbouwprogramma, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen.

Conclusie provinciaal beleid

De beoogde bouwontwikkeling valt binnen de bebouwde ruimte en er is een aanvaarde woonvisie opgesteld.

De ontwikkeling vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied en gaat uit van transformatie van de bestaande locatie. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Gemeentelijk beleid

Actualisatie Stadsvisie (2008)

De Stadsvisie dient als belangrijkste strategische onderlegger voor de gemeentelijke beleidsontwikkeling op de lange termijn (20 jaar) en wordt in principe iedere raadsperiode

geactualiseerd. Vlaardingen koerst in algemene zin op een "ongedeelde stad" door het voorkomen van maatschappelijke uitsluiting en het vergroten van ruimtelijke en sociale samenhang. Om de belangen van burgers en hun instellingen te kennen en bij het maken van plannen zoveel mogelijk gebruik te maken van de kennis en creativiteit van burgers is participatie waardevol. Verder kenmerken de afgelopen jaren zich onder meer door een sterk verminderde waardering voor gedoogbeleid. Ook in Vlaardingen wordt eraan gehecht dat mensen zich aan de regels houden. Daarbij past een duidelijke en integrale handhaving.

Naast samenhang is evenwicht van belang. De stad moet voldoende inwoners hebben voor een goed voorzieningenniveau die wonen in een woning naar hun zin. Er is gekozen voor het profiel van Vlaardingen als een veelzijdige woonstad met gevarieerde, duurzame woonmilieus. Vlaardingers moeten in eigen stad een wooncarrière kunnen opbouwen. Dat betekent een gevarieerd aanbod in een goed woon- en leefklimaat zoals in het Actieplan Wonen is uitgewerkt. Het tempo van de herstructureringen moet echter omhoog. En meer differentiatie in de woningvoorraad is noodzakelijk. Dit betekent vooral meer eengezinswoningen.

Meer Vlaardingers moeten in hun stad kunnen werken. De gemeente en haar inwoners dragen bij aan een duurzame ontwikkeling op mondiale en lokale schaal. Energieneutraal bouwen wordt tenslotte steeds belangrijker.

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020

De Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen is in 2003 vastgesteld door de gemeenteraad en vormt een ruimtelijke uitwerking van de stadsvisie, "Koers op 2020". De vele grote lopende projecten zijn in samenhang gezet met elkaar, met toekomstige projecten en met de integrale ontwikkeling van stad en buitengebied. De structuurschets is verder van belang om nieuwe projecten gericht te kunnen uitvoeren.

De belangrijkste doelstellingen zijn:

- versterken van de stedelijke groenstructuur;
- herwaarderen van de cultuurhistorie;
- vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- spreiden van zorgvoorzieningen;
- versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
- anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur;
- stabiliseren en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid.

In overeenstemming met de ruimtelijke structuurschets ontstaat een differentiatie tussen woonmilieus.

Actieplan Wonen

Het Actieplan Wonen beschrijft dat een deel van de oudere appartementen niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd. Bovendien zijn bepaalde delen van de openbare ruimte in verval geraakt en verzakt de ondergrond, waardoor ophogingen en vroegtijdige vernieuwing van de infrastructuur nodig zijn. Daar komt bij dat er al jaren sprake is van spanningen tussen jong en oud en in bepaalde delen er een grote verhuisstroom is met steeds weer nieuwkomers met andere leefgewoonten.

Het Actieplan Wonen is een uitwerking van de (geactualiseerde) Stadsvisie, op het onderwerp Wonen. Er worden de kaders, doelstellingen en mogelijke maatregelen voor de periode tot 2030 gegeven. Vlaardingen zal de komende jaren moeten werken aan de volgende doelen:

- Maken van een kwaliteitsslag waardoor de toekomstwaarde van woningen in de bestaande woningvoorraad wordt verbeterd.
- Beter afstemmen van vraag en aanbod (goed woningaanbod in gewenst woonmilieu en leefstijlen).
- Bevorderen van de doorstroming door vooral nieuwbouw te realiseren en de betaalbaarheid tussen de grens bereikbaar en middeldure huur- of koopwoningen te verbeteren.

- Vergroten van het woongenot (sociale woonomgeving/voorzieningen).
- Leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de positie van de huidige bewoners.
- Realiseren van een meer evenwichtige bevolkingsopbouw. Voor de realisatie van de visie is een trendbreuk ten aanzien van nieuwbouw nodig: werkelijk bouwen voor de vraag in plaats van bouwen voor een maximale opbrengst of een maximum woningaantal. Er is een grootschalige herstructurering gewenst waarbij verouderde wijken geleidelijk worden omgevormd naar een groenstedelijk woonmilieu met meer eengezinswoningen in lagere dichtheden.

Nota Prostitutiebeleid 2002

Per 1 oktober 2000 is het algemeen bordeelverbod wettelijk opgeheven. Door het invoeren van een vergunningstelsel voor de prostitutie hebben gemeenten de mogelijkheid een adequaat en effectief prostitutiebeleid te voeren. Dit heeft er in Vlaardingen toe geleid dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) daarop is aangepast en gewijzigd. Op basis hiervan kan de gemeente een integraal en samenhangend beleid voeren voor de totale 'seksindustrie'. Gelet op het aanbod in de steden rondom Vlaardingen stelt de gemeente in haar 'Nota Prostitutiebeleid' voor om aansluiting te zoeken bij de huidige praktijk. Dit impliceert dat slechts de huidige bestaande seksinrichting voor vergunningverlening in aanmerking komt en dat de vestiging van nieuwe seksinrichtingen niet wordt toegestaan. Op grond van de in de APV gehanteerde definitie en volgens inventarisatie van de politie beschikt Vlaardingen over één seksinrichting (in de Rivierzone – KW-haven, dus buiten het onderhavige plangebied).

In het voorliggende plan wordt een seksinrichting niet toegestaan.

Groenplan - Vlaardingen Blijvend Groen

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het 'Groenplan - Vlaardingen Blijvend Groen' vastgesteld. De komende jaren wil de gemeente het groen in Vlaardingen op niveau houden. Dit moet in deze tijd met minder middelen en met andere regels dan voorheen. Dat vereist keuzes. Deze zijn vastgelegd in het nieuwe groenbeleidsplan. Er is gekozen voor vier speerpunten: gebruik en beleving, ecologie, duurzame instandhouding en structuren en netwerken. Het nieuwe beleid is gericht op de lange termijn. De gemeente wil het groen duurzaam in stand houden en kwaliteit bieden tegen realistische kosten. Het doel is gevarieerd groen van voldoende kwaliteit, een duurzaam ingerichte openbare ruimte en voldoende afwisseling voor de burgers. Het aanwezige groen blijft deels intact.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

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

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

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

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

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

- monitoren binnen de jaarlijkse begrotingscyclus.

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

De rijkswegen (A20 en A4) door en langs Vlaardingen zijn bepalend voor de ruimtelijke indeling van de stad. Ook de Hoekse Lijn in het zuiden en TramPlus in het noorden zijn belangrijke ruimtelijke elementen.

Binnen de stad vormen de westelijke ontsluitingsroute (Marathonweg, Deltaweg, Galgkade), de oostelijke ontsluitingsroute (Vulcaanweg, Schiedamsedijk) en de noordelijke ontsluitingsroute (Holysingel) belangrijke gebiedsontsluitingswegen. Transport van gevaarlijke stoffen wordt zoveel mogelijk gebundeld op deze routes, met uitzondering van de Holysingel. Naast hiervoor bedoelde infrastructuur moet ook ruimte worden gereserveerd voor de verbindende en ontsluitende regionale fietsroutes.

De huidige ontsluiting via de Deltaweg/Galgkade blijft in stand en er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

Gemeentelijke Fietsnota

De Fietsnota Vlaardingen, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 3 april 2008, is een uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- 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:

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

Het 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.

Bij het bereiken van het projectgebied wordt rekening gehouden met fietsverkeer.

Gemeentelijk parkeerbeleid

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoer-middelen. 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 er op 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 opgezaaid;
- 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.

Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid

Het college van burgemeester en wethouders heeft een ambitiedocument vastgesteld over gebiedsgericht milieubeleid en dit aangeboden aan de raad. In het document is beschreven welke milieuambities Vlaardingen heeft voor verschillende deelgebieden in de gemeente en hoe deze ambities input zullen gaan vormen bij ruimtelijke planontwikkeling. De ambities zijn gebiedsgericht omdat ze zijn afgestemd op de specifieke kenmerken van verschillende deelgebieden in Vlaardingen en de specifieke kansen en bedreigingen die zich daar voordoen. Dit betekent dat niet overal dezelfde milieukwaliteit wordt nagestreefd, maar dat het gewenste kwaliteitsniveau afhankelijk is van de kenmerken van verschillende gebieden. Het acceptabele maximale geluidsniveau ligt bijvoorbeeld op een bedrijventerrein hoger dan in het centrum.

Op grond van het Ambitiedocument is het Stationsgebied in de huidige situatie aangeduid als gebiedstype “werken 2”. In de toekomstige situatie (2030) is het aangeduid als “stedelijk wonen”. De beschrijving van gebiedstype “Stedelijk wonen” is het feit dat dit woonmilieu een middelhoge dichtheid kent. Onder dit woonmilieu valt een groot deel van de woonwijken in Vlaardingen. In deze gebieden bevinden zich grote (semi-)openbare ruimten voor parkeren en groen. Hoofdfunctie is wonen met daarbij winkels, lichte bedrijven en horeca als nevenfunctie. Voor de diverse milieuaspecten heeft Vlaardingen zelf naast het wettelijk niveau een hoog ambitieniveau.

Visie externe veiligheid – ruimte voor duurzame veiligheid

Het risicobeeld en de ruimtelijke ambities van Vlaardingen leiden tot de volgende beleidsuitgangspunten voor de omgang met externe veiligheid:

1. Het aantal risicobronnen neemt niet toe, de hoogte van bestaande risico's neemt af.
2. In bestemmingsplannen worden geen nieuwe Bevi-bedrijven toegestaan.
3. Er mogen geen nieuwe risicobronnen binnen de woongebieden worden gesitueerd.
4. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico mag niet worden overschreven, met uitzondering van het gebied langs de Nieuwe Maas/Rivierzone.
5. Grenswaardecontouren van risicovolle bedrijven liggen binnen de inrichtingsgrenzen en worden vastgelegd in de bestemmingsplannen. Van bedrijven wordt verwacht dat wij actief communiceren over hun risico's naar de omgeving.
6. Verminderd zelfredzame personen worden extra beschermd tegen externe veiligheidsrisico's.
7. De plaatsgebonden risicocontouren van bedrijven buiten de gemeente reiken niet over de gemeentegrens. Tenzij word aangetoond dat er geen belemmeringen ontstaan voor de geplande woningbouw in de rivierzone.

Een significante toename van het groepsrisico dient bestuurlijk te worden verantwoord. De zwaarte van de verantwoording wordt bepaald door de omvang van het risico, de toename ervan, de bestrijdbaarheid van de mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van personen nabij de risicobron.

Programma Duurzaamheid

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het Programma Duurzaamheid Vlaardingen 2012-2015 'Samen voor een duurzaam Vlaardingen' vastgesteld. Vlaardingen wil zowel voor zijn huidige bewoners als voor toekomstige generaties een duurzame stad aan het water zijn: schoon, groen en gezond. Uitgangspunt is om samen met burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden te werken aan een stad met een hoge kwaliteit van leven waar het prettig wonen, werken en recreëren is.

De ontwikkeling bestaat uit het realiseren van eengezinswoningen waarbij rekening wordt gehouden met duurzaam bouwen. De woningen worden voorbereid op energieneutraliteit. De blokken A, B en D worden voorzien van zonnepanelen aan de achtergevel en voor blok C wordt de voorgevel voorzien van zonnepanelen. Aan enkele van de duurzaamheidseisen is daarmee voldaan.

Stedenbouwkundig ontwerp

Stationsgebied

Het stedenbouwkundig ontwerp voor het Stationsgebied is gebaseerd op een aantal uitgangspunten:

- Het Stationsgebied verkleint de barrière tussen de oude stad en het riviergebied door het leggen van nieuwe verbindingen en het intensiveren van het gebruik van het gebied;
- Het Stationsgebied is een compacte laagbouwbuurt, een echte stationswijk zoals ook aan de noordzijde van het station herkenbaar is;
- Het Stationsgebied is georganiseerd in drie herkenbare buurten, verbonden en begrensd door grote structuren als de rivierdijk, de spoorbaan, de Galgkade-Deltaweg en de Parallelweg;
- Op passende plekken zorgen bijzondere gebouwen en/of functies voor de verankering aan de omgeving: Sluisplein, Van Beethovensingel, Stationsplein en Deltaweg.

De drie buurten zijn aan elkaar verwant in typologie van wonen, architectuur en openbare ruimte. Ze verschillen vanwege hun ligging in het gebied.

Deelgebied Galgkade

Tussen de rivierdijk en de Galgkade-Deltaweg ligt de grootste van de drie buurten. Het deelgebied heeft een invulling waarin aan de ligging aan de dijk een prominente uitwerking wordt gegeven met een begeleidende rij woningen. Achter die rij ligt een noord-zuid gerichte woonbuurt met smalle woonstraten, beëindigd met bijzondere kopwoningen langs de Galgkade. De woonstraten zijn enigszins asymmetrisch, door boomplaatsing en het al dan niet aanwezig zijn van smalle stoepen. De rijwoningen zijn tweelaags met kap; elke straat bevat tenminste één dwarskap, waarmee het straatbeeld wordt verlevendigd. Kleurgebruik en detail zorgen voor een rustig straatbeeld.

Aan de dijk is een deel van het parkeren ingepast. De dijk is en blijft onbeplant, maar krijgt wel een belangrijker recreatieve betekenis. Ten noordzijde ervan wordt een speelplek gerealiseerd. Aan de westzijde wordt een bestaande boomgroep gehandhaafd, waarin een tweede speelplek is georganiseerd.

De buurt wordt op twee plekken aangesloten op de Galgkade.

Beeldkwaliteit

Voor de architectonische uitwerking is een separaat beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin zijn zowel criteria voor de ontwikkeling opgenomen als criteria betreffende de beheerfase na realisatie.

Duurzaamheid

De eerste 26 woningen van het plangebied worden voorzien van een EPC norm = 0 prestatie. Afhankelijk van de situering worden de maatregelen vastgesteld. De met de gemeente besproken maatregelen zijn:

1. Een dakvlak voorzien van zonnepanelen;
2. Toepassen triple glas in de kozijnen;
3. Douche WTW.

Dit betekent concreet dat voor de bouwblokken A, B en D over het gehele dakveld op de achtergevel zonnepanelen worden gelegd. Voor bouwblok C is dit op het dakveld aan de voorzijde.

Voor de overige deelplannen in het gebied wordt in ieder geval voldaan aan de EPC norm zoals vastgelegd in het Bouwbesluit. Andere duurzaamheidsmaatregelen worden nog nader bekeken.

Onderzoek

Milieu- en omgevingsaspecten

Algemeen

Ten opzichte van het bestemmingsplanonderzoek uit 2007-2008 zijn sommige zaken gewijzigd. Voor de gewijzigde verkaveling is een nieuw geluidonderzoek uitgevoerd, om zeker te weten dat de grenzen die het bestemmingsplan en de wet geluidhinder stellen, niet worden overschreden. De conclusie is dat de verleende beschikking hogere grenswaarden niet wordt overschreden.

De aspecten externe veiligheid, luchtkwaliteit, hinder van bedrijven, water en archeologie/cultuurhistorie zijn ten opzichte van de situatie in 2008 niet gewijzigd. Ook de bodemsituatie is niet gewijzigd; inmiddels heeft gedeeltelijke sanering plaatsgevonden waardoor voor het plangebied Galgkade geen belemmeringen meer bestaan voor de realisatie van woningen.

Doordat de locatie al geruime tijd braak ligt zou de natuurlijke situatie kunnen zijn veranderd. Door Crex-advies is een quick scan uitgevoerd of er sprake is van de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten. Uit de quick scan blijkt dat dit niet het geval is.

Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan was de leggerwijziging door het Hoogheemraadschap Delfland nog niet voltooid. Inmiddels is deze verwerkt op tekeningen. Het plan is niet in strijd met de legger.

Bodem

Kader

Een beoordeling van de haalbaarheid van een ontwikkeling is verplicht. Het bodemonderzoek maakt onderdeel uit van deze afweging. Wettelijk gezien mag een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. De bodem moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Het project

Er is een verkennend bodemonderzoek, een nader bodemonderzoek en een asbestinventarisatie uitgevoerd. In deze paragraaf volgt een korte samenvatting en conclusie.

De locatie Galgkade is van mei 2009 tot en met november 2010 gesaneerd. voor de. De sanering is uitgevoerd conform het saneringsplan. Op 28 juli 2011 heeft de provincie Zuid-Holland een beschikking afgegeven waarbij wordt ingestemd met het evaluatieverslag en het nazorgplan van de uitgevoerde sanering van de locatie.

De bodemgeschiktheid van het Stationsgebied te Vlaardingen rond vlek 7 is beoordeeld op basis van bekend zijnde bodemrapportages. Het meest recente bodemrapport betreft het saneringsevaluatieverslag van het adviesbureau Verhoeve van mei 2011, gearcheveerd onder nummer 21487035 met code AA062200291. Uit dit evaluatierapport blijkt dat de bodem wel geschikt is voor het huidige gebruik van openbaar groen, maar niet geschikt is voor het voorgenomen gebruik van wonen met tuinen. De beperkingen die in het evaluatieverslag zijn genoemd, gelden momenteel onveranderd.

Om de locatie geschikt te maken voor het gebruik van wonen, moet een aanvullende sanering worden uitgevoerd, zodanig dat een leeflaag van voldoende dikte is aangebracht op de hele locatie en ter plaatse van de tuinen is dat tenminste 1 meter dikte. Hiertoe dient de initiatiefnemer een BUS-melding te doen bij het bevoegd gezag (i.c. de DCMR Milieudienst Rijnmond) conform de daarbij geldende procedure.

In de ontwikkel- en realisatieovereenkomst tussen Gemeente en Ontwikkelcombinatie is bepaald dat indien bij de uitvoering van de bouwrijp- of bouwwerkzaamheden alsnog verontreinigingen worden aangetroffen, deze worden verwijderd door en op kosten van de Ontwikkelaar.

Conclusie

Vanuit het aspect Bodem zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Explosieven

Er is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van conventionele explosieven ter plaatse van het gebied rondom en ten zuidoosten van het stationsgebied. Het mogelijk voorkomen van explosieven in de ondergrond houdt over het algemeen in Nederland verband met oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog. Aangezien eventueel aanwezige, niet gesprongen explosieven een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht werd. Uit de luchtfoto's kan opgemaakt worden dat er mogelijk een militair terrein deels binnen het onderzoeksgebied heeft gestaan. Er is echter niet te zien dat er ook voor loopgraven of schuttersputten binnen dit militair terrein aanwezig waren. Het is niet waarschijnlijk dat hier explosieven zijn gedumpt en/of achtergelaten.

Conclusie

Er kan gesteld worden dat er binnen het onderzoeksgebied geen achtergelaten of gedumpte explosieven aangetroffen kunnen worden. Het onderzoeksgebied is daarmee in z'n geheel onverdacht.

Archeologie en cultuurhistorie

Kader

In 1998 is het Verdrag van Malta 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 van Malta geïmplementeerd.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in een ruimtelijke onderbouwing een paragraaf worden opgenomen met een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

In de monumentenwet is aangegeven dat bij afwijking van het bestemmingsplan aandacht aan archeologische monumentenzorg besteed dient te worden.

Het project

In het plangebied bevinden zich geen bebouwing of structuren met cultuurhistorische betekenis. De rivierdijk, de belangrijkste historische structuur, wordt in de paragraaf "water" behandeld. Het station en de spoorbaan behoren niet tot het plangebied. Het plangebied valt niet binnen een beschermd stadsgezicht.

Het plangebied ligt in voormalig buitendijks gebied. Sinds 2008 is een aantal archeologische onderzoeken uitgevoerd in het voormalige buitendijkse gebied aan de oostzijde van de haven.¹ Hieruit blijkt dat dieper in de ondergrond, vlak langs de huidige Maas, bodemlagen uit de tijd rond 2000 voor Chr. aanwezig zijn. Iets meer naar het noorden, bij de Koningin Wilhelminahaven NZ, ligt nog veen uit de IJzertijd en in de Oostwijk veen uit de middeleeuwen. De Maas heeft in het verleden niet alle landschappen opgeruimd.

Onderzoek

In het plangebied is een archeologisch booronderzoek uitgevoerd (Bergman W.A. en C. Bergman, 2003: *Inventariserend archeologisch onderzoek. Centrumgebied "Station en omgeving" te Vlaardingen*) De conclusies van dit onderzoek luiden dat aan de westzijde mogelijk een kreek in de bodem ligt, waarop een ophogingspakket van 80 cm dikte ligt. Aan de oostzijde is de ophoging minder dik, en ligt op een dik pakket afzettingen van de Maas. De Maas heeft alle archeologische resten geërodeerd. Uit een update van het onderzoek blijkt dat de mogelijke kreek aan de westzijde een ophogingspakket is (Coppens, C.H.F., 2016: *Plangebied Galgkade in Vlaardingen; een aanvullend bureauonderzoek en een veldbezoek*) Hiermee hebben de bovenste meters van het plangebied een lage verwachting op archeologische vondsten en sporen.

Conclusie

Voor de eerste meters onder maaiveld geldt een lage archeologische verwachting. Er is geen nader onderzoek vereist.

Geluid-verkeer

Kader

Binnen het bestemmingsplan worden woningen mogelijk gemaakt. Wonen wordt door de Wet geluidhinder als geluidsgevoelige functie aangemerkt. In verband met de relatie tussen de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient er te worden gekeken naar de relevante geluidsaspecten. Er gelden wettelijke zones langs bepaalde wegen. Het plangebied Galgkade bevindt zich binnen de wettelijke zones van de Deltaweg/Galgkade en de Parallelweg. De wettelijke voorkeursgrenswaarde als gevolg van geluidhinder van wegverkeer op hindergevoelige bestemmingen is 48 dB. De maximaal te verlenen hogere waarde bedraagt 63 dB. Deze waarden zijn inclusief de wettelijke aftrek van 5 dB. Voor wegen die deel (gaan) uitmaken van een 30 km-gebied gelden geen wettelijke bepalingen zoals een akoestisch onderzoek. Binnen het plangebied komen enkele 30 km wegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn deze wel beschouwd in het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Grenzend aan het plangebied bevinden zich alleen wegen met een 50 km regime.

Het project

Op 11 december 2007 is voor het plangebied een drietal beschikkingen hogere grenswaarden vastgesteld. Op basis van het toenmalig uitgevoerde onderzoek is gebleken dat voor resp. 250 (deelgebied Galgkade), 333 (deelgebied Spoor&Sluis) en 87 (deelgebied Parallelweg) woningen de voorkeursgrenswaarden werden overschreden. Voor de bebouwing in het deelgebied Galgkade bleek een hoogst optredende geluidbelasting van 59 dB voor wegverkeerslawaai. Het aantal te bouwen woningen zal 141 bedragen.

¹Timmersman R., 2012: *Plangebied Koningin Wilhelminahaven NZ 27, gemeente Vlaardingen; archeologisch vooronderzoek: een aanvullend bureau- en inventariserend veldonderzoek*; Coppens C.H.F., 2012 *Plangebied Vopak Terminal Vlaardingen, gemeente Vlaardingen, archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (verkennde fase)*; Coppens E. en R. Torremans, 2010: *Vlaardingen, het spuiwater in de Oostwijk. Een archeologische begeleiding*.

Uit het akoestisch onderzoek van Nieman van 30 juni 2015, gewijzigd 16 november 2016, blijkt dat de hoogst optredende geluidbelasting, met gebruikmaking van geactualiseerde gegevens voor wat betreft de geluidproductie op gevels van de woningen in het deelgebied, plaatselijk hoger is dan 59 dB. De hoogst optredende waarde is 62 dB incl. 5 dB(A) aftrek. De aanvrager heeft ervoor gekozen nieuwe hogere waarden aan te vragen voor deze veranderde situatie. De eerder verleende hogere waarde voor wegverkeer van 11 december 2007 zal voor de locatie Galgkade worden ingetrokken.

Maatregelen

Bij overschrijding van de voorkeurswaarde dienen er bij voorkeur maatregelen genomen te worden om de geluidbelasting terug te dringen onder de voorkeursgrenswaarde. Dat kan door bronmaatregelen (aantal voertuigen, type voertuigen, snelheidsverlaging, wijziging van het type wegdek), overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) of (overdrachts)maatregelen bij de woningen.

In het akoestisch onderzoek zijn de mogelijke maatregelen onderzocht. De toepassing van een 30 km/uur regime zou de geluidbelasting met maximaal 3 dB reduceren. Nog steeds zou bij veel woningen sprake zijn van een overschrijding van de voorkeurswaarde. Een dergelijke verkeersingreep wordt echter op dit moment niet als wenselijk beschouwd. De maatregel wordt daarom niet als doelmatig beschouwd.

De toepassing van stil asfalt op de Deltaweg/Galgkade wordt als een reële mogelijkheid gezien. Ook met deze maatregel wordt de geluidbelasting met maximaal 3 dB gereduceerd. Ook bij deze maatregel zal nog steeds bij 65 woningen sprake zijn van een overschrijding van de voorkeurswaarde. Als hiervoor voldoende financiële dekking mogelijk blijkt (subsidie stil asfalt) wordt deze maatregel alsnog door de gemeente heroverwogen.

Het plaatsen van een geluidwerend scherm langs de Galgkade is vanuit stedenbouwkundig oogpunt (barrierewerking) niet wenselijk. Het akoestisch onderzoek heeft zich daarom verder gericht op mogelijke maatregelen aan of bij de woningen. Met deze maatregelen wordt nog steeds de voorkeurswaarde bij de woningen overschreden, maar wordt wel bij alle woningen een geluidluwe gevel gerealiseerd.

Door de plaatsing van geluidschermen met een hoogte van 2,5 meter wordt bij alle woningen een geluidluwe buitenruimte en geluidluwe gevel gerealiseerd (maximale geluidbelasting 53 dB(A)). De hoogste optredende gecumuleerde geluidbelasting ten plaatse van de buitenruimte en achtergevel op de begane grond bedraagt 48 dB(A) inclusief 5 dB(A) aftrek (zie bijlage 4c van het akoestisch onderzoek).

Met het toepassen van geluidschermen van 2,5 meter wordt niet bij alle woningen voor de eerste verdieping voldaan aan de voorwaarde voor een stille gevel (maximale geluidbelasting 53 dB(A), cumulatie van alle wegen, inclusief aftrek art. 110g, Wgh, conform afspraak met de gemeente (zie bijlage 4c. van het akoestisch onderzoek).

Bij 16 woningen wordt bij de achtergevel op de eerste verdieping zonder aanvullende maatregelen geen geluidluwe gevel gerealiseerd. Daarom wordt bij deze 16 woningen een voorzetraam voor de eerste verdieping van de achtergevel geplaatst, met een absorberend kader. Hiermee is een reductie van het geluidniveau op het te openen deel tot 10 dB(A). Hiermee wordt bij alle 16 woningen een geluidluwe gevel gerealiseerd waardoor de bewoners geluidluw kunnen spuien.

Conclusie

In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen aan de bron, in de overdracht en aan de woningen onderzocht. De locatie ligt op een relatief hoog belaste omgeving wat betreft verkeerslawaai (maar ook industrielawaai). Er zijn geen maatregelen doelmatig gebleken om de geluidbelasting op de woningen tot onder de voorkeurswaarde te

brengen. Bij 91 woningen zal sprake zijn van een overschrijding van de voorkeurswaarde. De gemeente gaat zich er voor inspannen om zo mogelijk met subsidie alsnog stil asfalt te realiseren op de Galgkade. Het aantal overschrijdingen van de voorkeurswaarde zal dan naar verwachting kunnen worden teruggebracht tot 65 woningen. Vooralsnog worden Hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder aangevraagd voor 91 woningen. Met maatregelen bij de woningen (schermen en voorzetramen bij 16 woningen) wordt voor deze woningen een geluidluwe buitenruimte en geluidluwe gevel (begane grond en eerste verdieping) gerealiseerd.

Daarmee ontstaat een aanvaardbaar leefklimaat voor de nieuwe bewoners. Vanuit het aspect wegverkeerslawaaï zijn er -met toepassing van de beschikking hogere grenswaarden en met bouwkundige maatregelen aan een aantal woningen en tuinmuren- geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Geluid-spoor

Het plangebied Galgkade bevindt zich binnen wettelijke zone voor railverkeer. Voor het traject Hoek van Holland – Rotterdam geldt een zone van 100 meter. De geluidbelasting dient daarom beoordeeld te worden. Er geldt een voorkeurswaarde van 55 dB en een maximaal te ontheffen waarde van 68 dB.

Geluidproductieplafonds huidige spoor en toekomstige Hoekse Lijn

Langs de huidige spoorlijn zijn geluidproductieplafonds vastgesteld en opgenomen in een landelijke gegevensbank, het geluidregister. In overleg met het Ministerie I&M is besloten om alle punten langs de hele lijn aan te passen op de toekomstige situatie met een metrolijn. Dat kunnen zowel verhogingen als verlagingen zijn. Een verhoging wordt alleen aangevraagd indien na het treffen van doelmatige geluidwerende maatregelen (zoals geluidschermen) niet kan worden voldaan aan de huidige GPP's. Door de gehele lijn integraal te 'actualiseren' op de toekomstige situatie, dus ook verlagingen aan te vragen, wordt vermeden dat onnodig geluidruimte wordt geclaimd op punten waar de toekomstige geluidbelasting afneemt. Het voordeel is dat daarmee geluidstechnisch meer ruimte ontstaat voor gemeentelijke plannen.

Voor de locatie Galgkade zijn er geen verhogingen van de GPP's.

Het rekenmodel voor de Hoekse lijn wordt door het projectbureau van de Hoekse lijn nog niet ter beschikking gesteld aan derden. De geluidbelasting op de woningen aan de Galgkade kan daarom niet berekend worden en is in het akoestisch onderzoek kwalitatief beschouwd.

Uit de MER-studie van de Hoekse lijn bleek dat voor de huidige situatie (huidige spoorlijn) en voor de toekomstige situatie (Hoekse lijn in gebruik) de 55 dB contourlijn dusdanig ligt dat deze niet reikt tot aan het plangebied Galgkade. Dit betekent dat voor spoorverkeer de voorkeurswaarde van 55 dB niet wordt overschreden.

Spooreplacement Prorail

Het spooreplacement van Prorail is een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. De geluidbelasting hiervan wordt beschouwd in het kader van Industrielawaai.

Conclusie

De voorkeurswaarde wordt niet overschreden, er zijn geen aanvullende maatregelen voor railawaai noodzakelijk.

Geluid-industrie

Kader

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat, behoudens in nader omschreven gevallen, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op nieuw te projecteren geluidsgevoelige

bestemmingen vanwege een gezoneerd industrieterrein 50 dB(A) bedraagt. De maximale vast te stellen hogere waarde, de gronden waarop ontheffing van de voorkeursgrenswaarde kan worden verleend, alsmede de te volgen procedure, zijn geregeld in het Besluit geluidhinder. Indien wordt voldaan aan de gestelde eisen in het hierboven genoemde besluit, kan het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen dan 50 dB(A), tot maximaal 55 dB(A). Deze waarden zijn formeel van belang voor nieuwe situaties.

Het project

Het plangebied is gesitueerd binnen de geldende zones industrielawaai van de industrieterreinen Botlek/Pernis en Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Klein Vettoord (VKV). Voor beide industrieterreinen zijn saneringsprogramma's vastgesteld, waardoor de feitelijke 50 dB(A) contour verder terug ligt.

De hoogst optredende waarde van de woningen als gevolg van industrieterrein VKV bedraagt 55 dB(A), met uitzondering van de kopgevels op de eerste verdieping en tweede verdieping van de twee meest zuidwestelijk gelegen woningen. De kopgevels van deze twee woningen dienen daarom te worden uitgevoerd als dove gevels.

Voor het industrieterrein Botlek-Pernis is de hoogste geluidbelasting op de woningen van 55 dB(A), met uitzondering van de meest noordwestelijk gelegen woning. Bij deze woning ligt de geluidbelasting op de achtergevel op de tweede verdieping hoger dan de maximaal toegestane waarde van 55 dB(A). Dit deel van de gevel wordt daarom ook als dove gevel uitgevoerd.

Op 11 juli 2007 is een hogere waardenbesluit vastgesteld voor 250 woningen met betrekking tot het Industrielawaai afkomstig van industrieterreinen Botlek/Pernis en Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Klein Vettoord (VKV). Deze blijft van toepassing op het huidige plan, zodat geen nieuw hogere waardenbesluit hoeft te worden vastgesteld.

Voor het spooreplacement van Prorail geldt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau voor woningen in stedelijk gebied. Deze vormt geen belemmering voor het plangebied.

Conclusie

Vanuit het aspect Industriegeluid zijn er -met toepassing van de beschikking hogere grenswaarden en het uitvoeren van dove gevels op de eerste verdieping van de twee meest zuidwestelijk gelegen woningen- geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Voor het scheepvaartverkeer is er geen wettelijk beoordelingskader. Er geldt dat de hoogste geluidbelasting ter plaatse van de woningen onder de grenswaarde ligt van 50 dB(A), die wordt gehanteerd voor industrielawaai. Daarmee vormt de bijdrage van dit geluid geen belemmering voor het bouwplan.

Cumulatie alle geluidsbronnen

In het akoestisch onderzoek is ook de gecumuleerde geluidbelasting beoordeeld op basis van de milieukwaliteitsmaat MKM. De maximale cumulatieve geluidbelasting bedraagt 67 dB. Dit valt in de categorie "zeer slecht". Dit is niet ongebruikelijk op een dergelijke locatie in de stad en nabij industrielawaai en meerdere weg- en railverkeersbronnen en wordt daarom toch aanvaardbaar geacht (in combinatie met de uitvoering van maatregelen).

Luchtkwaliteit

Kader

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten hebben op de gezondheid. In 2007 is de Wet Milieubeheer gewijzigd. In artikel 5.16.1 is aangegeven wanneer luchtkwaliteitseisen al dan niet een belemmering vormen voor een ontwikkeling. In een aparte AMvB en ministeriële regeling is daar verder uitwerking aan gegeven. Een locatie of ontwikkeling kleiner dan 1.500 woningen draagt Niet In Betekenende Mate (NIBM) bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Monitoringstool NSL

Vanaf 2010 vindt jaarlijks een monitoring van het NSL plaats. Dit wordt gedaan met de monitoringstool. Hierin zijn berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Uit de monitoringstool blijkt dat er in 2015 en 2020 nergens sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Omdat aan de grenswaarden van PM₁₀ wordt voldaan, is ook voor PM_{2,5} geen overschrijding te zien.

Het project

De locatie Stationsgebied blijft ruim onder de grens van 1.500 woningen, en leidt derhalve niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Vanuit het aspect Luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op grond van de risicokaart (risicokaart.nl) is beoordeeld of er risicobronnen zijn gelegen in de nabijheid van de ontwikkeling. Hieruit blijkt dat er geen risicobronnen zijn in de directe nabijheid van de locatie. De planlocatie ligt buiten de 10⁻⁶ contouren voor het plaatsgebonden risico van de risicobronnen in de verdere omtrek.

Het plangebied ligt binnen 350 meter van de Nieuwe Maas en daarmee binnen het invloedsgebied. Uit de risicokaart blijkt dat de planlocatie wel binnen de invloedssfeer van enkele risicobedrijven ligt. Volgens de actualisatie van de gemeentelijke visie voor externe veiligheid uit 2012 ligt het invloedsgebied van de bedrijven Vopak, Shell en Odfjell deels of geheel over het plangebied. In verband met deze invloedssferen moet er een verantwoording van het groepsrisico plaatsvinden. Ook moet advies worden gevraagd aan de VRR voor de beoordeling van te treffen maatregelen in het kader van de rampenbestrijding, hulpverlening en de zelfredzaamheid. Ook dienen maatregelen ten aanzien van blusvoorzieningen te worden getroffen.

Voor de route gevaarlijke stoffen over de Galgkade is het verkeersbesluit inmiddels geëffectueerd. Bij de realisatie van de woningen zullen er geen gevaarlijke stoffen meer over de Galgkade worden vervoerd.

1. Toetsingskader

Het toetsingskader voor het aspect externe veiligheid wordt onderscheiden in een toetsingskader voor inrichtingen en een toetsingskader voor transport.

2. Inrichtingen

Voor inrichtingen, die op grond van hun activiteiten relevant zijn voor de externe veiligheid, is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en bijbehorende regeling (Revi) van belang. Dit besluit is per 26 oktober 2004 in werking getreden.

Het Bevi stelt onder andere dat het aspect externe veiligheid moet worden betrokken bij het vaststellen van bestemmingsplannen en afwijkingsbesluiten.

In het Bevi wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Voor het PR is een maximaal toelaatbaar niveau van 10^{-6} per jaar vastgesteld, dat in nieuwe situaties niet mag worden overschreden. Kwetsbare functies mogen in principe niet voorkomen binnen de PR 10^{-6} contour. Het gaat dan om functies en objecten waar zich personen gedurende een langere tijd kunnen bevinden.

Het GR drukt de theoretische kans per jaar uit dat een groep mensen van een bepaalde omvang komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het groepsrisico toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Tegelijkertijd met het Bevi is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden waarin onder meer veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn opgenomen voor categoriale bedrijven zoals LPG-tankstations. Voor bedrijven die niet onder de Revi vallen worden de veiligheidsafstanden bepaald in een kwantitatieve risicoanalyse (QRA).

3. Transport

Voor transport van gevaarlijke stoffen (wegtransport, watertransport, spoortransport en buisleidingtransport) gelden het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In het Bevt zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor het PR. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor routes die tot het basisnet behoren, moet de basisnetafstand in acht worden genomen. Deze afstand geeft de maximale 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen weer.

In de Bevt is vastgelegd dat in de toelichting bij een besluit moet worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding van rampen en de mogelijkheden voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen, indien dit besluit is gelegen binnen het invloedsgebied¹ van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een verantwoording van het groepsrisico is nodig voor het gebied dat op minder dan 200 meter van een route of tracé ligt (het groepsrisico-inventarisatiegebied), tenzij het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt.

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van kracht geworden. Dit besluit geeft milieukwaliteitseisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en regelt onder andere het actualiseren van ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen in bestemmingsplannen en de voorbereiding op calamiteiten.

In het Bevb worden plaatsgebonden risicocontouren en groepsrisico verantwoording gedefinieerd voor buisleidingen met gevaarlijke stoffen. In het Bevb is sprake van drie groepen buisleidingen te weten aardgasleidingen, vloeibare brandstof leidingen en de overige leidingen. In het Bevb is een verplichting opgenomen om buisleidingen in bestemmingsplannen op te nemen. Ook is een verplichting opgenomen dat buisleidingen binnen 5 jaar in alle bestemmingsplannen van Nederland opgenomen dienen te worden.

Op basis van artikel 13 wordt een belemmeringenstrook voorgeschreven van 5 meter waarin het oprichten van nieuwe bouwwerken wordt verboden en waarbinnen een vergunningstelsel van toepassing moet zijn.

4. EV-visie gemeente Vlaardingen

In oktober 2012 is de Visie externe veiligheid 2012-2020 (EV-Visie) vastgesteld. Hierin is vastgelegd hoe de gemeente Vlaardingen om gaat met externe veiligheid om ervoor te zorgen dat Vlaardingen ook in de toekomst een aantrekkelijke stad is waarin op een verantwoorde manier wordt omgegaan met de externe veiligheidsrisico's. Voor concrete bouwplannen of bij het opstellen van bestemmingsplannen geeft deze visie de planologische kaders voor het omgaan met risico's.

Voor de EV-visie zijn de risicobronnen in en rond de gemeente Vlaardingen geïnterpreteerd. Voor dit advies is van deze inventarisatie gebruik gemaakt. Daar waar door vernieuwde inzichten en/of gewijzigde omstandigheden risicobronnen of –afstanden zijn gewijzigd, is aansluiting gezocht bij de meest recente gegevens.

5. Risicobronnen

In het plangebied zelf zijn geen risicobronnen gelegen. In de omgeving van het plangebied zijn de volgende risicobronnen gelegen:

1. Cerexagri-Arkema, Vondelingenplaat Rotterdam (chemische industrie);
2. Vopak Vlaardingen;
3. DFDS Vlaardingen;
4. Ondergrondse hogedrukgasleidingen;
5. Scheepvaart.

5.1 Inrichtingen

In de omgeving van het bouwplan zijn geen bedrijven met een PR 10^{-6} risicocontour over het plangebied. In de omgeving van het plangebied zijn wel risicobronnen aanwezig waarvan de groepsrisico-inventarisatie afstand over de grens van het plangebied ligt. Het gaat hier om de volgende inrichtingen (zie ook bijlage 1):

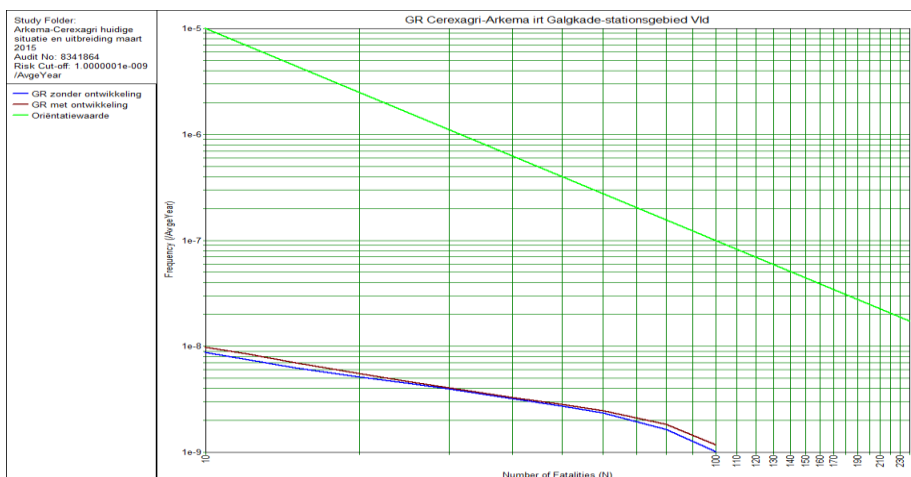
1. Cerexagri- Arkema
2. Vopak Vlaardingen
3. DSDF Seaways

Van deze inrichtingen is het groepsrisico berekend van de situatie vóór invulling van het plangebied en de situatie daarna. Hierbij is voor het plangebied uitgegaan van 245 nieuwbouwwoningen met elk 2,4 personen in de nacht en 1,2 personen overdag. Dit komt neer op 588 personen 's nachts en 294 overdag. Daarnaast zijn overdag nog 100 personen meegenomen vanwege andere objecten dan woningbouw.

Cerexagri-Arkema

Het betreft een chemisch bedrijf op Vondelingenplaat. De bepalende risicoscenario's zijn een loodsbrand (toxische dampen) en spoorverlading van chemicaliën (toxisch) op respectievelijk 1365 en 1415 meter van het plangebied. Van beide scenario's bedraagt de GR-inventarisatie afstand 1500 meter. Deze ligt over het plangebied en het groepsrisico dient dus te worden berekend en verantwoord.

In onderstaande figuur is het groepsrisico voor de bestaande en nieuwe situatie weergegeven.



Grafiek 1: Groepsrisicocurven Cerexagri-Arkema

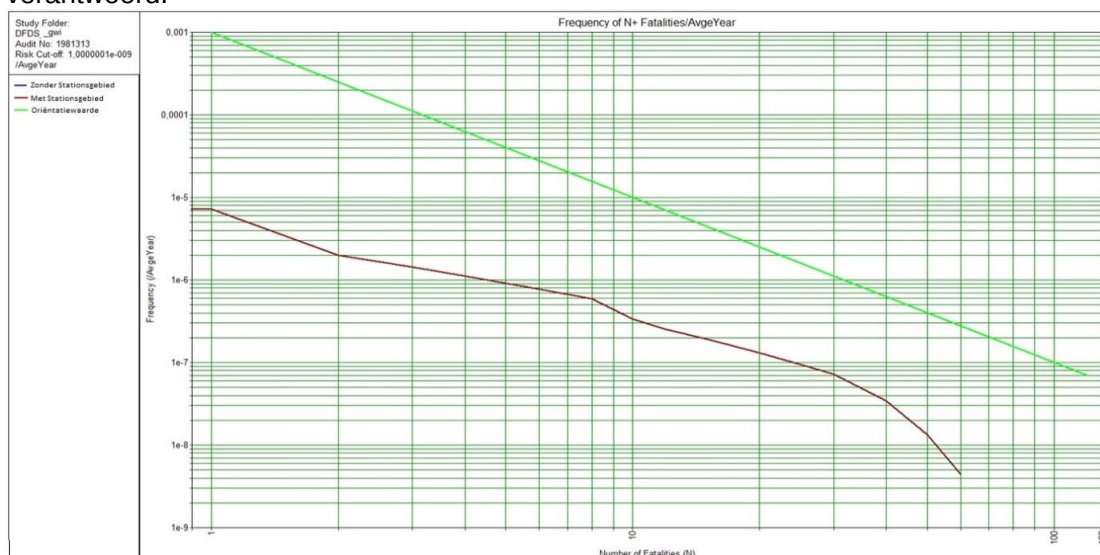
Het groepsrisico van Cerexagri-Arkema ligt ruim onder de oriëntatiewaarde ($0,01 \times OW$). Dit wijzigt nauwelijks door de toename van populatie in het plangebied ($0,012 \times OW$).

Vopak Vlaardingen

Het bepalende risico bij Vopak Vlaardingen is de boord-boord verlading van toxische stoffen. Het invloedsgebied van dit scenario bedraagt 900 m en ligt gedeeltelijk over het plangebied (zie Bijlage 1). Vopak Vlaardingen heeft geen groepsrisico (het berekende aantal slachtoffers is minder dan 10). Dit verandert niet door de toename van populatie in het plangebied.

DFDS Seaways

Een toxisch incident bij de verlading van LT3 stoffen (toxische vloeistoffen) is het bepalende scenario bij DFDS. Het betreft kleine boxcontainers (1 m^3) LT3 (tankcontainers LT3 zijn niet toegestaan bij DFDS). Hiervoor bedraagt de GR-inventarisatie afstand 1500 m. Het plangebied ligt op 900 m afstand, dus het groepsrisico moet worden berekend en verantwoord.



Grafiek 2: Groepsrisicocurven DFDS Seaways

Het groepsrisico van DFDS Seaways ligt ruim onder de oriëntatiewaarde ($0,063 \times OW$). Dit wijzigt niet door de toename van populatie in het plangebied.

Overige inrichtingen in de omgeving van het plangebied (bijv. Shell Nederland Raffinaderij, DL Freight) hebben geen GR-inventarisatie afstand die reikt tot aan het plangebied.

5.2. Transport

Er zijn geen transportmodaliteiten (vervoer gevaarlijke stoffen) binnen het plangebied. De route gevaarlijke stoffen (weg) loopt niet langs het plangebied. Het spoor van het traject Hoek van Holland-Schiedam doorkruist weliswaar het plangebied, maar is niet opgenomen in het Basisnet Spoor en geeft, met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen, geen belemmeringen in het kader van externe veiligheid. Het invloedsgebied van de gastransportleidingen van de Gasunie reikt niet tot het plangebied (bijlage 2). Het plangebied ligt tevens buiten de 200 meter zone van het scheepvaart verkeer over de Nieuwe Maas (zie paragraaf 2.2 en Bijlage 3).

Groepsrisicoverantwoording voor de transport risico's is niet nodig.

6. Advies VRR

Op 13 augustus 2015 heeft de VRR een advies gezonden. De VRR is met name ingegaan op de risicobronnen:

- I. Transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas.
- II. Opslag van waterstoffluoride bij Shell Nederland Raffinaderij.

Samengevat advies VRR

Voor het bepalen van gewenste maatregelen voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen wordt de 1% letaliteitcontour van het meest geloofwaardige scenario gebruikt.

Het plangebied is gelegen buiten de 1% letaliteitcontour van het meest geloofwaardige scenario, waardoor volstaan kan worden met een algemene advies ten aanzien van toxische scenario's:

"Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

7. Zelfredzaamheid

In het plangebied worden grotendeels grondgebonden woningen gebouwd. Omdat het nieuwbouw betreft zullen de betreffende woningen in voldoende mate kunnen worden afgesloten (ramen, deuren, mechanische ventilatie) om te kunnen schuilen bij een toxische incident (op grote afstand). Een snelle risicocommunicatie door de overheid is daarbij van belang.

Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen, denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handelwijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

8. Groepsrisicoverantwoording en toets EV-visie

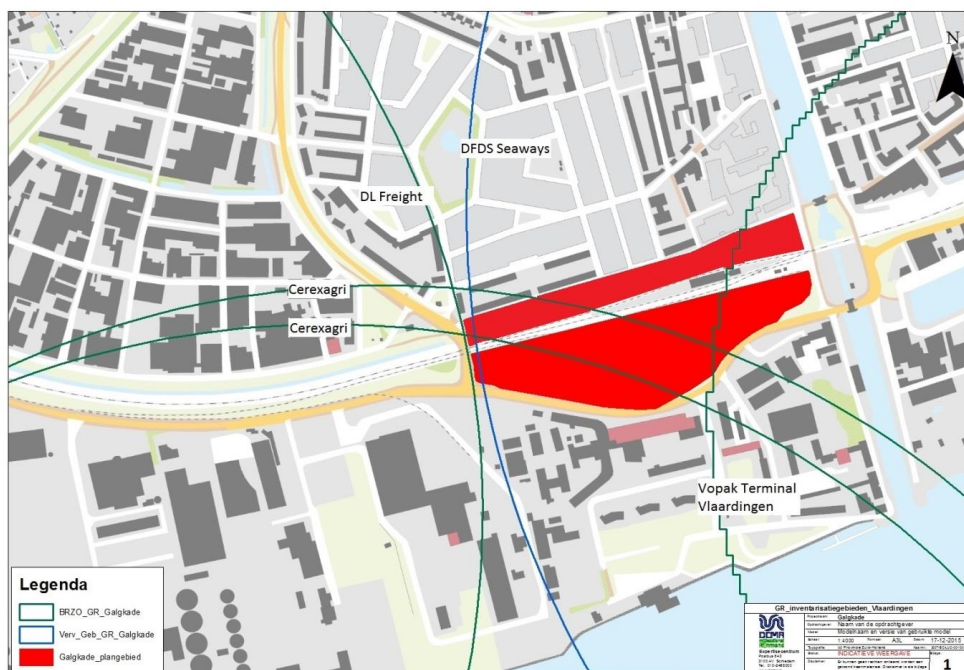
Omdat het groepsrisico van de beide inrichtingen lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde en de toename als gevolg van de realisatie van dit plan zeer beperkt is, is de ontwikkeling ook volgens de EV-visie toelaatbaar. Er hoeft slechts een beperkte groepsrisico plaats te vinden. Dat betreft met name een beschouwing van de maatregelen voor zelfredzaamheid.

Conclusie

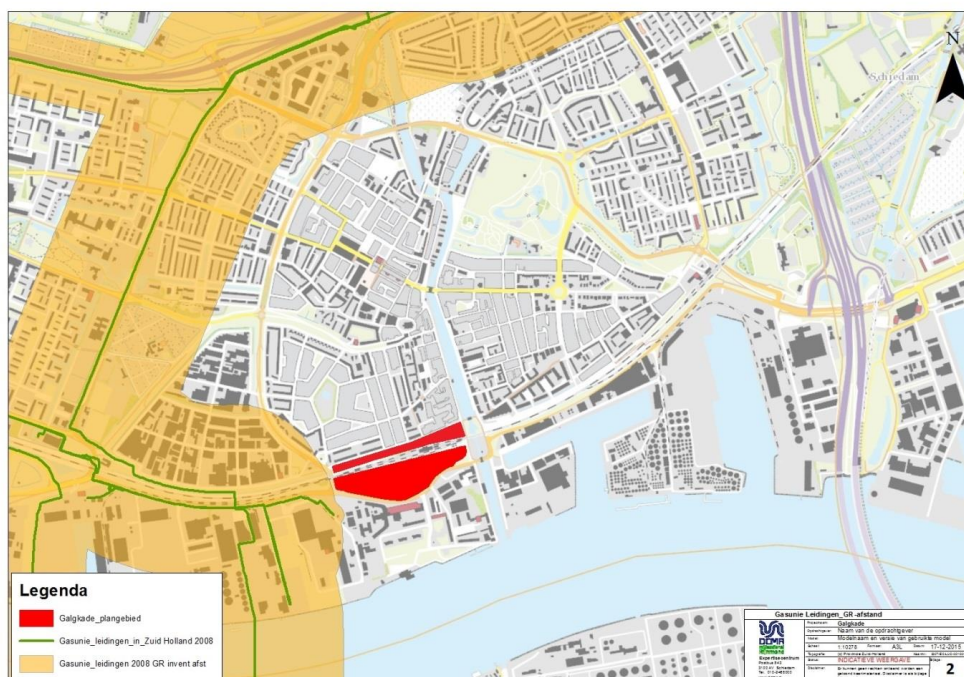
Zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het groepsrisico (GR) van de geïnventariseerde risicobronnen geeft geen belemmering voor de voorgenomen woningbouw binnen het beschouwde plangebied. Er is sprake van een laag groepsrisico. Voor zelfredzaamheid bij een toxisch incident zijn algemene maatregelen van toepassing (ramen, deuren, mechanische ventilatie afsluiten) die feitelijk voor heel Vlaardingen gelden bij een toxisch incident.

Gezien de beperkte risico's en algemene te treffen maatregelen, acht de gemeente Vlaardingen de risico's voor het plangebied aanvaardbaar en kan de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling verantwoord plaatsvinden.

Bijlage(n)



Bijlage 1: GR-inventarisatiegebieden inrichtingen



Bijlage 2: Invloedsgebied Gasunie-leidingen

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.

Het project

Door CREX-advies is een quick scan (29 juni 2015) uitgevoerd van de actuele natuurwaarden. De conclusie is dat er geen ontheffing op de Flora en faunawet hoeft te worden aangevraagd. Er is in het plangebied beperkt sprake van aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten; het betreft alleen algemeen voorkomende soorten waarvoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het onderzoek bevestigt de resultaten van het ecologisch onderzoek in het kader van de MER Hoekselijn, waarin een deel van het plangebied ook is verkend.

Voor de uitvoering van het project geldt wel de algemene zorgplicht, die tot doel heeft dat alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor flora en fauna te voorkomen.

Conclusie

Vanuit het aspect Flora en fauna zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Water en waterveiligheid

Kader

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

Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Vanaf 1 november 2003 moet een waterparagraaf worden opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing of de toelichting bij een bestemmingsplan. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Wanneer er bouwplannen zijn, moet hierover volgens de toets eerst worden overlegd met de betrokken waterbeheerders in de regio. Daarbij moeten alle gevolgen met betrekking tot water tegen het licht worden gehouden. Dat betekent dat zowel wordt gekeken naar overstromingsgevaar, wateroverlast, verdroging als waterkwaliteit. In waterstaatkundig opzicht maakt het bestemmingsplangebied deel uit van het hoogheemraadschap Delfland. Op basis van de Watersysteem-analyse en het Waterstructuurplan (delen 3 en 6 van Waterplan Vlaarding) is onderstaande waterparagraaf geformuleerd.

Beleid

Het beleid (en de overige kaders) op Europees, rijks en provinciaal niveau is/zijn neergelegd in de Europese Kaderrichtlijn water, het Nationaal Waterplan, de Waterwet, het Nationaal Bestuursakkoord Wateren het Provinciaal Waterplan 2010 -2015. Het Hoogheemraadschap Delfland heeft haar beleid vastgelegd in de Handreiking watertoets voor Gemeenten van Delfland (2016), het Delflands Algemeen Waterkeringen beleid (2010) en de Beleidsregel medegebruik Delflandsedijk (2010). De handreiking Watertoets biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau in Delflands gebied. De handreiking is gebaseerd op bestaand beleid en is erop gericht ruimtelijke functies en waterhuishoudkundige mogelijkheden optimaal op elkaar aan te laten sluiten.

In het Algemeen Waterkeringenbeleid [HHD 2010a] is het overkoepelende beleidskader voor alle waterkeringen van Delfland opgenomen. Het streefbeeld van Delfland is dat de waterkering zoveel mogelijk vrij is van medegebruik omdat niet waterkerende objecten of werkzaamheden bij waterkeringen in beginsel het waterkerende vermogen en beheer van de kering in gevaar kunnen brengen of de kosten van het beheer onevenredig kunnen laten toenemen. Voor primaire waterkeringen geldt dat ruimte gereserveerd wordt voor toekomstige versterkingen: het profiel van vrije ruimte.

Voor kust en zeedijk wordt hierbij uitgegaan van een periode van 200 jaar, voor de rivierdijk van 100 jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met het maximumscenario van zeespiegelstijging van de KNMI. Bij planvorming voor primaire waterkeringen wordt daarentegen uitgegaan van het middenscenario van de KNMI.

In de legger wordt de ligging van het waterstaatswerk, de beschermingszones en profiel van vrije ruimte van de keringen weergegeven op kaart. Ook zijn in de legger dwarsdoorsneden van de waterkeringen opgenomen.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft regels vastgelegd met betrekking tot het medegebruik van de Delflandsedijk. Medegebruik is alleen toegestaan als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en de activiteit redelijkerwijs niet elders of op een andere wijze kan plaatsvinden. Indien na zorgvuldige afweging het medegebruik tot consequentie heeft dat het functioneren en of het beheer in negatieve zin wordt beïnvloed moeten compenserende maatregelen worden getroffen. De kosten voor deze maatregelen zijn in principe voor de veroorzaker (initiatiefnemer). Aangezien voor realisatie van dit project niet gewerkt wordt in de primaire waterkering (maar direct ernaast) hoeft zwaarwegend maatschappelijk belang niet aangetoond te worden.

Deltabeslissing Waterveiligheid

De deltabeslissing Waterveiligheid biedt een nieuwe aanpak om mensen en economie te beschermen tegen overstromingen: de overstromingsrisicobenadering met de daarop gebaseerde nieuwe waterveiligheidsnormen. Met het nieuwe waterveiligheidsbeleid wordt een signaleringsnorm geïntroduceerd, gebaseerd op de normspecificaties uit het Deltaprogramma 2015 (DP2015). Het beleid is toekomstgericht en kijkt vooruit naar de verwachte situatie in 2050. Het streven is dat dan overal aan de nieuwe norm wordt voldaan.

De basis voor de voorkeursstrategie Rijnmond-Drechtsteden is preventie door het huidige systeem van stormvloedkeringen, dijken en rivierverruiming. Op lange termijn kunnen ruimtelijke maatregelen en rampenbeheersing deze preventie aanvullen. Ruimtelijke handelingsperspectieven zoals sterke urbane dijken, robuuste zeeklei-eilanden, toekomstbestendige rivierdijken en meer ruimte voor de rivier kunnen in integrale gebiedsuitwerkingen benut worden voor de uitwerking.

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Delfland

Het Waterbeheerplan 2016-2021 is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Vooral het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater staan centraal. Daarbij zullen klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels het waterbeheer de komende decennia ingrijpend gaan veranderen. In het waterbeheerplan legt Delfland sterk de nadruk op een verantwoorde, realistische en betaalbare uitvoering van alle doelstellingen.

Waterveiligheid

Vanuit het wettelijk vooroverleg van het bestemmingsplan is destijds in overleg met Rijkswaterstaat het bouwpeil vastgesteld op 5,40 m. +NAP. Dit peil komt overeen met het huidige peil van de deltadijk ter plaatse. Hierdoor is het uiteraard aannemelijk dat de kans op schade als gevolg van hoge rivierwaterstanden beperkt is. Het Hoogheemraadschap Delfland heeft in januari 2006 het beheer van Rijkswaterstaat overgenomen. Omdat wordt afgeweken van het aanlegpeil is het van belang dat er een risicoanalyse waterveiligheid wordt uitgevoerd. Waterveiligheid dient net zoals externe veiligheid te worden beoordeeld door het bevoegd gezag (college van B&W). Door Arcadis (rapportage 25 maart 2016) is onderzoek gedaan naar de invloeden van de planontwikkeling op de veiligheid van de Delflandsedijk.

De veiligheidseis waaraan voldaan moet worden is vastgesteld door gebruik te maken van Handreiking Ontwerpen met overstromingskansen OI-2014 versie 3. Om tot de veiligheidseis te komen dient de schadefactor vastgesteld te worden om deze vervolgens te vermenigvuldigen met de modelfactor en schematiseringsfactor.

De locatie valt binnen de dijktraject 14-3.

De door Arcadis getrokken conclusie is dat de plannen die er liggen ter plaatse van de Galgkade te Vlaardingen niet van invloed zijn op de macrostabiliteit van de dijk en er daarom is geen reden om de kernzone van de kering aan te passen. Op het gebied van piping hebben de plannen geen invloed op de kering. In de zone tussen binnen en buitenteen mogen geen kabels en leidingen gelegd worden. Ergo: de huidige kernzone van de dijk kan gehandhaafd worden.

De in de volgende fase te realiseren dijkovergangen zijn niet van invloed op het waterkerend vermogen van de dijk, mits ze voldoende hoog worden aangelegd. Hierin zijn twee keuzes mogelijk afhankelijk van het soort verharding. De keuze hiervoor wordt gedaan in de volgende fase.

Waterplan Vlaardingen

De gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben gezamenlijk het Waterplan Vlaardingen opgesteld. Het waterplan is een integratiekader voor het totale waterbeheer in Vlaardingen. Het waterplan bestaat uit een aantal deelplannen, waaronder een Watervisie, een Waterfunctieplan en een Waterstructuurplan. In de plannen geven Vlaardingen en Delfland een gezamenlijke visie op de gewenste ontwikkeling van het watersysteem op middellange termijn (2030). Met het oog op de klimaatsverandering zal het watersysteem van Vlaardingen in de toekomst moeten worden aangepast. Het watersysteem van Vlaardingen kenmerkt zich door een snelle afvoer van regenwater, voornamelijk via de riolering. In de stedelijke polders stroomt veel water vanuit de singels de riolering in en wordt het water via overstortbemaling afgevoerd naar de Nieuwe Maas. De visie van het waterplan is gericht op een robuust systeem, waarin meer water wordt vastgehouden en meer waterberging wordt aangelegd. In het waterplan is de integrale wateropgave bepaald en worden maatregelen uitgewerkt om die opgave te realiseren. Het waterplan Vlaardingen geeft daarmee invulling aan het waterbeleid, met als hoofddoelstellingen:

- Water draagt in belangrijke mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit van Vlaardingen.
- De stedelijke polders van Vlaardingen voldoen aan de NBW-normering wateroverlast.
- Het water in Vlaardingen is schoon en voldoet op termijn aan de eisen van de KRW.
- De vuilemissie uit de riolering is teruggebracht volgens de normering basisinspanning.
- Het oppervlaktewater wordt niet meer via riolering afgevoerd.

Het project

Het Stationsgebied ligt ter weerszijden van de rivierdijk. Deze maakt onderdeel uit van het plangebied. De dijk wordt niet veranderd. De maaiveldligging bij de woningen houdt het dijkprofiel intact, ook binnen de toekomstige klimaatscenario's.

Het plandeel Galgkade ligt "buitendijks". Hiervoor geldt geen wateropgave. Het hemelwater zal overigens, voor zover mogelijk, worden geïnfiltreerd in de bodem van het deelgebied. Verder wordt aangesloten op het vrij recent gerealiseerde verbeterd gescheiden rioleringsstelsel in de Galgkade.

Met de planvorming is rekening gehouden met het door het Hoogheemraadschap Delfland opgegeven dijkprofiel. Er zijn geen bouwkundige of andere constructies die de veiligheid van de dijk beïnvloeden. Er moet op grond van de Waterwet een vergunning worden afgegeven door het Hoogheemraadschap van Delfland als zijnde bevoegd gezag.

Vanwege de buitendijkse ligging zal in koopcontracten van woningen de betekenis hiervan voor de veiligheid worden toegelicht.

Om inzicht te krijgen in de waterveiligheidssituatie bij buitendijkse ontwikkelingen is er een RAB-berekening gemaakt (RAB= risico analyse buitendijks). Het plan Galgkade scoort op alle drie de thema's (lokaal individueel risico, maatschappelijke ontwrichting – algemeen en bereikbaarheid) positief. In de berekeningen is het zichtjaar 2100 aangehouden met een herhalingstijd van 1:10.000. Het ophogen van het gebied naar NAP +4,55-4,70 meter in combinatie met risicocommunicatie resulteren in een acceptabel risiconiveau voor dit plangebied.

De RAB is in de bijlagen terug te vinden.

Conclusie

Vanuit het aspect Water zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied. Voor de werkzaamheden in het gebied van het waterstaatswerk zal een watervergunning worden aangevraagd.

Verkeer en parkeren

Het project

Met de ontwikkeling van het stationsgebied worden geen structurele wijzigingen aangebracht op de bestaande verkeersstructuur. De langslopende wegen, Deltaweg, Galgkade en Sluisplein, worden niet aangepast anders dan een wegaansluiting in de vorm van een drietal in/uitritten op de wegen.

Binnen het plangebied wordt een nieuwe verkeersstructuur aangelegd van 30km-wegen (woonstraten). De verkeerssituatie is dusdanig dat sprake is van straten met een lage intensiteit. Voor de parkeeropgave is de gemeentelijke Parkeernota 2008 leidend. Het aantal benodigde parkeerplaatsen is op basis daarvan berekend (Parkeerbalans, 10-7-2015), en bedraagt voor het deelgebied Galgkade 244 plaatsen.

141 woningen, categorie middenduur, P-norm 1,6: 226 pp

600 m2 sociaal-cultureel, P-norm 3/100 m2: 18 pp

De parkeeropgave wordt vrijwel geheel binnen de grenzen van het deelgebied Galgkade opgelost (circa 216 plaatsen). Het resterend tekort van circa 28 plaatsen wordt in het deelgebied Spoor&Sluis, ten noorden van de dijk, gerealiseerd.

Het plangebied ligt direct naast het station Vlaardingen Centrum dat in 2017 zal zijn aangepast naar light rail/metro. Stedelijk en regionaal busvervoer is ook aanwezig in de directe omgeving.

Langs het gebied liggen of komen twee belangrijke regionale fietsroutes van west naar oost. Langs de Galgkade-Deltaweg is een al bestaande route, langs het spoor wordt een nieuwe route aangelegd. Het plangebied sluit hier rechtstreeks op aan.

Conclusie

Vanuit het aspect Verkeer zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Bestaande boombeplantingen

De voorgestelde ontwikkeling van het Stationsgebied vindt plaats in een stedelijk gebied, dat geen bijzondere beschermde status heeft (dus geen Natura2000 gebied). Het grenst niet aan een nationale of provinciale ecologische verbindingszone. De rivierdijk die door het plangebied voert vormt een ecologische verbinding op stedelijk niveau.

Het projectgebied is volledig omsloten door (spoor)wegen en is geheel onbebouwd. Aan de zuidkant is het begrensd door een kantoorcomplex. De weg aan de zuidzijde wordt deels begeleid met een bomenrij van iepen die tot de stedelijke hoofdgroenstructuur behoort.

Locatie

Deze bomenparagraaf betreft het plangebied tussen de rivierdijk en de Galgkade/Deltaweg. Het terrein was vroeger bebouwd met een technische school. Een deel van de beplanting dateert uit de tijd van de school.

Beoordeling

De bestaande bomen in het gebied variëren sterk in kwaliteit. De solitaire bomen zijn van redelijke kwaliteit, evenals de bomen in boomgroepen. De laanbomen zijn van redelijke kwaliteit. Geen van de bestaande bomen is verplantbaar. De risico's en kosten zijn daarvoor te groot, ook bij de thans in redelijke staat verkerende bomen. In verband met een gedeeltelijke ophoging van het terrein, variërend tussen 30 en 90 cm, is de conclusie dat de laanbomen ten noorden van de Galgkade/Deltaweg niet gehandhaafd kunnen blijven.

Eindbeeld

De westelijke boomgroep (groep 10) en een drietal solitaire bomen aan de oostzijde (groep 1) worden ingepast in het totaalplan. De westelijke boomgroep wordt gedund.

In overleg met de gemeente worden de mogelijkheden om aan de noordzijde van de Galgkade/Deltaweg op een aantal plekken bomen toe te voegen en de mogelijkheden voor het realiseren van een doorgaande bomenrij langs de zuidzijde van de Deltaweg (in combinatie met een verbreding van het daar gelegen fietspad) nog nader onderzocht. Hierbij zijn een duurzame groei van de bomen en een prettig woonmilieu voor de te realiseren woningen de uitgangspunten. Uit proefsleuvenonderzoek, dat in september 2016 is uitgevoerd, blijkt dat het realiseren van de doorgaande bomenrij aan de zuidzijde van de Galgkade mogelijk lijkt. Een en ander moet nog nader onderzocht en geconcretiseerd worden.

De bomenrijen langs de Galgkade/Deltaweg op de uitsnede uit het stedenbouwkundig plan voor fase 1 (pag. 8) en op de bijlage Totaalplan Stationsgebied (pag. 11) zijn dus vooralsnog indicatief. Het eindbeeld langs de Galgkade/Deltaweg zal voorafgaand aan de verlening van de kapvergunning voor de volgende bouwphase van deelgebied Galgkade worden vastgesteld.

kapaanvraag

De kapaanvraag betreft het deel waarvoor de omgevingsvergunning is aangevraagd (het gebied zoals omlijnd is; het bevat de groepen 2-4). Ter plaatse van het plangebied van de eerste omgevingsvergunning kunnen de bomen niet worden ingepast.

Inrichtingsplan

Op 1 november 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders het inrichtingsplan voor de openbare ruimte in het Stationsgebied Centrum vastgesteld. In het inrichtingsplan zijn de materiaalkeuzes, verlichting, afvalinzamelpunten, bomen, groenvoorzieningen e.d. opgenomen.

Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een exploitatieplan worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

Het project is een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van 141 laagbouwwooningen en een multifunctionele ruimte van circa 600 m² bvo

De financiering wordt gedragen door de initiatiefnemer. Voor de uitwerking en realisatie van de plannen voor het Stationsgebied is tussen de Gemeente en de Ontwikkelaar op 16 januari 2015 een ontwikkel- en realisatieovereenkomst gesloten waarin het kostenverhaal voor de ruimtelijke procedure is verzekerd. De in het project betrokken gronden zijn geheel in eigendom van de Gemeente en worden overgedragen aan de Ontwikkelaar voor de realisatie van het plan. De woonrijpe gronden worden terug geleverd voor zover deze niet tot het uitgeefbaar gebied behoren.

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling economisch uitvoerbaar wordt geacht.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het huidige plangebied kent geen bewoners of gebruikers. In de directe omgeving bevinden zich kantoren/bedrijven (Unilever langs de Galgkade) en gestelde woningen (ten zuiden van de Galgkade). De ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de indieningsvereisten voor de omgevingsvergunning en wordt samen met de omgevingsvergunning gepubliceerd en ter visie gelegd.

Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan (zie inleiding). Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo kan door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Een belangrijke voorwaarde om te mogen afwijken is dat er wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing toont aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Afweging

De ontwikkeling vindt plaats in een gebied dat braak ligt en tot woongebied wordt ingericht die voorziet in een actuele regionale behoefte. Het project is in overeenstemming met de relevante beleidsuitgangspunten op zowel provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau en veroorzaakt geen conflicten met de sectorale wet- en regelgeving.

Conclusie

Het verlenen van de omgevingsvergunning voor het project is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Procedure

Bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is de uitgebreide Wabo-procedure van toepassing. Bij de uitgebreide procedure moet binnen 6 maanden op een aanvraag worden beslist.

Tegen een omgevingsvergunning kan door belanghebbenden in twee instanties beroep worden ingesteld, eerst bij de Rechtbank en in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Motivering

Verzoek tot afwijking

Het stedenbouwkundig plan is de onderlegger voor de begin 2015 gesloten samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelingscombinatie. Met het plan wordt een snelle ontwikkeling en realisatie beoogd.

De ontwikkeling is in bestemming (wonen) niet strijdig met het bestemmingsplan, overschrijdt nergens de opgelegde grenzen (aantal woningen, bouwhoogte, bouw-/bestemmingsvlak), en genereert niet meer verkeer dan het bestemmingsplan toestaat. De twee afwijkingen betreffen:

- a. De wijziging van gestapelde bouw naar grondgebonden woningbouw. Deze wijziging is hiervoor verantwoord.
- b. De wijziging van het aanlegpeil van 5,40 +NAP naar 4,40 resp. 4,70 +NAP. Deze wijziging is ingegeven door het achterwege blijven van gebouwd parkeren op maaiveld.

Verzoek tot verlening van vrijstelling

Uit het geluidonderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen binnen de grenzen van de verleende beschikking hogere grenswaarden (VLD/2007/29083) blijft. Hiervoor dienen in de uitvoering van delen van het plan extra maatregelen te worden getroffen zoals:

- a. Realisatie van geluidschermen langs de Galgkade met een hoogte van 2,50 meter boven het maaiveld om te kunnen voldoen aan de voorwaarden voor een stille gevel.
- b. Het uitvoeren van voorzetramen voor de eerste verdieping van de achtergevel voor 16 woningen aan de Galgkade-Deltaweg voor de realisatie van een geluidluwe gevel.
- c. De kopgevels op de eerste verdieping van de twee meest zuidwestelijk gelegen woningen uit te voeren als dove gevels.

Bijlagen

Akoestisch onderzoek, bureau Nieman: Wn150110aaA0.gde van 30 juni 2015, gewijzigd 16 november 2016

Aanvullend bureauonderzoek en veldbezoek, RAAP, 14 april 2016

Quicksan natuurwaarden, CREX Advies, 29 juni 2015

Geotechnisch advies Deelproject Stationsgebied, Arcadis, 25 maart 2016

RAB-berekeningen buitendijks wonen

Rapportage historisch vooronderzoek explosieven, T&A Survey, 13 april 2016

Beschikking provincie Zuid-Holland Wet bodembescherming, 28 juli 2011

Parkeerbalans Stationsgebied Galgkade

Inrichtingsplan, deelgebied Galgkade