



PLANOLOGISCH AFWIJKINGSPLAN KNOOPPUNT VIJFSLUIZEN

Inhoud

1.	INLEIDING	3
1.1	Algemeen.....	3
1.2	Aanleiding en doel	3
1.3	Bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer.....	4
2.	BELEIDSKADER	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Rijksbeleid	6
2.3	Provinciaal beleid.....	7
2.4	Gemeentelijk beleid	9
3.	PLANBESCHRIJVING.....	13
3.1	Bestaande situatie	13
3.2	Reconstructie.....	13
4.	MILIEU-ASPECTEN	14
4.1	Bodem	14
4.2	Geluidhinder	14
4.3	Luchtkwaliteit	15
4.4	Externe veiligheid	15
4.5	Water	15
4.6	Flora en fauna.....	19
5.	VERKEER EN VERVOER.....	19
6.	ARCHEOLOGIE	20
7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	22
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
7.2	Economische uitvoerbaarheid	23

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De gemeentes Vlaardingen en Schiedam zijn voornemens om het knooppunt Vijfsluizen te verbeteren. De aan- en toevoerwegen naar de A4 zullen daarbij aangepast gaan worden.

Diverse bestemmingen binnen de gemeente Vlaardingen zullen gewijzigd moeten worden. De verbetering van het Knooppunt Vijfsluizen past niet binnen de regels van diverse bestemmingsplannen in de gemeente Vlaardingen. Voor Schiedam past de verbetering van het Knooppunt Vijfsluizen wel binnen de regels van de bestemmingsplannen.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt burgemeester en wethouders de bevoegdheid een omgevingsvergunning te verlenen voor een van het geldende bestemmingsplan afwijkend gebruik (art. 2.12.lid 1 sub a onder 3). Voorwaarde hiervoor is dat het beoogde gebruik niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit voorzien is van een goede ruimtelijke onderbouwing. In een dergelijke ruimtelijke onderbouwing wordt het planvoorstel getoetst aan juridische, stedenbouwkundige, verkeerskundige, milieukundige en beleidsmatige randvoorwaarden. Voorliggend rapport behelst deze ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Aanleiding en doel

Met de openstelling van de A4 Delft Schiedam, openstelling eind 2015 en de autonome groei van het verkeer wordt het verkeersaanbod op de Beneluxcorridor en het knooppunt Vijfsluizen extra belast. Hierdoor stagneert geregeld de verkeersafwikkeling op kruispunten van de Vlaardingerdijk en de Schiedamsedijk met de op- en afritten van de A4.

Daarbij blijken de huidige VRI-regeling en vormgeving van de kruispunten niet toereikend om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Voorts zorgen de huidige bus- en fietsverbindingen aan de noordzijde van de kruispunten voor conflicten met het autoverkeer. Als gevolg van bovenstaande treedt geregeld congestie op, met terugslag tot in de Beneluxtunnel.

Door een verbeterde configuratie van het knooppunt en de bijbehorende VRI's zal de verkeersafwikkeling soepeler gaan verlopen, met minder congestie en vertragingen.

1.3 Bestemmingsplan

Het project "Knooppunt Vijfsluizen" ligt in de volgende bestemmingsplannen:

- Havens, van de gemeente Schiedam;
- Harga, van de gemeente Schiedam;
- West, van de gemeente Schiedam;
- Park Vijfsluizen, van de gemeente Vlaardingen;
- Rivierzone Oost, van de gemeente Vlaardingen
- Oostwijk-Zuid, van de gemeente Vlaardingen.

Het aan te leggen traject is in strijd met bestemmingsplannen Park Vijfsluizen, de Rivierzone-Oost en met Oostwijk-Zuid liggend in de gemeente Vlaardingen.

In bestemmingsplan Park Vijfsluizen hebben de betreffende gronden de bestemmingen Gemengd, Groen, Centrum/Centrale Parkvoorzieningen en de dubbelbestemming Waarde Archeologie 5. Er zijn in de bestemmingen alleen mogelijkheden voor ontsluitingswegen en in/uitritten. Een ontsluitingsweg dient uitsluitend om toegang te geven tot percelen, gelegen aan die weg. Een ontsluitingsweg is niet ontworpen voor doorgaand verkeer.

Tevens geldt een aanlegverbod vanuit "Archeologie – waarde archeologie 3", "Archeologie – waarde archeologie 4" en "Archeologie – waarde archeologie 5". Verder ligt het knooppunt in de primaire waterkering, waarbij bij werkzaamheden advies moet worden aangevraagd bij de beheerder Hoogheemraadschap van Delfland.

In het bestemmingsplan Oostwijk-zuid hebben de gronden de bestemming Groen en Verkeer en de dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4. Er is een strijdigheid met de bestemming Groen. Op deze gronden zijn ontsluitingen, wegen en wandel-fietspaden toegestaan, mits deze ondergeschikt zijn aan de bestemming Groen (groenvoorzieningen, plantsoenen en parken, bermen en beplanting, water). Een knooppunt van wegen kan niet gerekend worden onder ontsluiting die ondergeschikt is aan de Groenbestemming. Hierdoor is het knooppunt in strijd met de bestemming Groen.

In het kader van archeologie is geen aanlegvergunning nodig omdat het maaiveld niet tot 100cm NAP of dieper verlaagd wordt en ook geen bodemingrepen dieper dan 100cm onder NAP plaatsvinden.

In het bestemmingsplan Rivierzone-Oost hebben de gronden de bestemming Bedrijf, Horeca en de dubbelbestemmingen Waterstaat-Waterkering en Waarde-Archeologie 3. Hier is een strijdigheid met de bestemmingen Groen en Bedrijf. Ook hier geldt dat er alleen sprake mag zijn van ontsluitingswegen.

Tevens geldt een aanlegverbod vanuit "Archeologie – waarde archeologie 3". Verder ligt het knooppunt in de primaire waterkering, waarbij bij werkzaamheden advies moet worden aangevraagd bij de beheerder van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Het verbeteren en verbreden van het wegennet is in strijd met bovenstaande bestemmingen en geldt voor het gemeentelijk gebied van Vlaardingen.

In de gemeente Schiedam is er geen strijdigheid met de aldaar geldende bestemmingen.

Gezien de strijdigheid met de vigerende bestemmingsplannen kan slechts omgevingsvergunning verleend worden op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De aanvraag dient dan wel te worden voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing en motivering.

Deze ruimtelijke onderbouwing dient als onderdeel en motivering voor het verzoek om planologisch te mogen afwijken. Het dient om de voorgenomen ontwikkeling juridisch planologisch mogelijk te maken. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt vooruitgelopen op een toekomstige bestemmingsplanwijziging.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing begint met het ruimtelijk beleidskader op nationaal, provinciaal en lokaal niveau. Daarna treft u een planbeschrijving. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt kort ingegaan op de

juridische aspecten en de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2. BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

Op zowel Rijks-, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau bestaan er diverse beleidsstukken waarbij met het opstellen van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt het plan getoetst aan de relevante beleidsstukken.

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste Rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. 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 verbetering en ruimtelijke zekerstelling van de bereikbaarheid wil het Rijk samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen. Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal.

De beoogde ontwikkeling past volledig in het streven naar het versterken en ruimtelijk zekerstellen van bereikbaarheid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Sinds 1 oktober 2012 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht. Het Barro is ook wel bekend als de AmvB Ruimte. Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

De Barro geeft algemene regels onder andere ter zake van gronden behorend tot een primaire waterkering met inbegrip van de beschermingszones aan. Met betrekking tot gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben, of beschermingszones, kan een bestemmingsplan worden vastgesteld dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor o.a. het onderhoud, de veiligheid of mogelijkheden voor versterking van de primaire waterkering.

Voor het realiseren van het knooppunt Vijfsluizen wordt toestemming en vergunning aangevraagd bij de beheerder van het waterschap om de kwaliteit van de primaire waterkering te waarborgen. De bestemming Primaire waterkering blijft gehandhaafd.

Duurzaamheidsladder

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.

De ontwikkeling voorziet in de regionale behoefte om het entreegebied van Vijfsluizen en omgeving te versterken als toegangspoort tot het achterliggend industrieel terrein en de woonwijken. Het sluit aan op de gerealiseerde rijksweg en de reeds bestaande ontsluitingswegen.

2.3 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Ruimte en Verordening Ruimte

Op 9 juli 2014 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), Programma Ruimte en Verordening Ruimte (VR) (en alle bijbehorende documenten) 2014 vastgesteld.

De ruimtelijke visie van de provincie onderscheidt zich door de strategische ligging in internationale netwerken, drie unieke deltalandschappen die samenkomen (kust, veen en rivierdelta) en de veelzijdige steden en economische complexen in het deltalandschap. De provincie heeft vier 'rode draden' benoemd:

1. Beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. Vergroten van de agglomeratiekracht;
3. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Voor de bebouwde ruimte zet de provincie in op een samenhangend, compact en goed bereikbaar, kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. Een van de belangrijkste randvoorwaarden voor (nieuwe ruimtelijke) ontwikkelingen in zowel stedelijk als landelijk gebied is dat gemeenten de ladder voor duurzame verstedelijking (zoals ook opgenomen in het Bro) toe moeten passen. De provincie heeft daar in de VR een eigen invulling aangegeven. Ook de kwaliteitskaart van de VRM is rechtstreeks verankerd in de VR.

Voor het projectgebied is op grond van de VRM een aantal kaarten relevant. Het plangebied is in de visie onder meer aangeduid als volgt.

Kaart 'Beter benutten mobiliteitsnetwerk'

Veel regionaal verkeer in Zuid-Holland wordt afgewikkeld via het rijkswegennet. Dit is dan ook sterk verbonden met het regionale wegennet. De bedrijven en inwoners in Zuid-Holland hebben belang bij het goed functioneren van het nationale en internationale rijkswegennet. De provincie waakt over goede aansluiting op het onderliggend wegennet en de ruimtelijke inpassing.

De voorgenomen ontwikkeling van het knooppunt Vijfsluizen versterkt de aansluiting van de rijksweg A15 ter hoogte van de Beneluxtunnel met het netwerk rondom Vijfsluizen en het achterliggende industrieterrein en woongebied.

Kaart 'Logistiek systeem van mainport en greenports'

Op deze kaart is het projectgebied aangewezen als een havenindustriële complex. Er is een Havenvisie 2030 met daarin o.a. de onderwerpen bereikbaarheid en mobiliteitsmanagement. In de SVIR heeft het Rijk een nationaal kernnet logistiek vastgesteld waar ook internationale corridors onderdeel van uitmaken. Dit net bestaat uit hoofdvaarwegen, belangrijkste spoorwegen en de voor het goederenvervoer belangrijke rijkswegen. De kwaliteit van de doorstroming voor het goederenvervoer op dit kernnet dient op zo hoog mogelijk niveau te blijven.

Gelet op het hier gelegen havenindustriële complex biedt een reconstructie van het knooppunt Vijfsluizen een grote verbetering voor doorstroming van verkeer.

Programma Ruimte en Verordening Ruimte

Hieronder zijn de voor het bestemmingsplan juridisch bindende en relevante onderdelen (van de VR) beschouwd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is al afgewogen bij het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In de VR zijn regels gesteld omtrent het aanwezige recreatiegebied en de aanwezige groene buffer. De groene buffer wordt niet aangetast en de ontwikkeling sluit in zijn functies aan op het recreatiegebied.

Het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en is voorts passend binnen het beleid uit de provinciale verordening.

2.4 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk ruimtelijk beleid

Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020 (en actualisatie 2008)

De stadsvisie van de gemeente Vlaardingen is op 10 februari 2000 vastgesteld door de raad en vormt het strategische beleidskader voor gebiedsontwikkeling voor een periode van 20 jaar.

De kernpunten van de stadsvisie zijn:

- integratie en sociale samenhang bevorderen;
- 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.
- een gevarieerd woon- en leefmilieu bereiken op wijkniveau;
- streven naar gedifferentieerde woonmilieus en mensen zoveel mogelijk de mogelijkheid bieden om in hun eigen wijk een wooncarrière te doorlopen;
- woningaanbod meer aanpassen op de vraag vanuit de woningmarkt;
- stabilisatie van de werkgelegenheid op het huidige niveau, waarbij de industriële sector terrein zal verliezen en de werkgelegenheid in andere sectoren zal toenemen.

De voorgenomen reconstructie van knooppunt Vijfsluizen sluit aan op het kernpunt om te anticiperen op ontwikkeling van de hoofdstructuur.

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.

De reconstructie van knooppunt Vijfsluizen behoort tot een van de belangrijkste doelen uit de ruimtelijke uitwerking van de stadsvisie.

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 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 automobiliteit onafwendbaar is. Gekozen is om deze groei op te vangen binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid.

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

- veilige speelruimte voor kinderen (bijvoorbeeld in 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 toekomstige 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.

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.

In de reconstructie van het knooppunt Vijfsluizen zal het fietsnetwerk worden aangesloten op de regionale fietsroute. Een aantal conflictpunten met het autoverkeer worden verminderd. De reistijd voor fietsers neemt daarmee af en het comfort zal toenemen.

Gemeentelijk parkeerbeleid

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

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

- Het parkeerbeleid moet gericht zijn op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse publieke ruimte en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;

- Het parkeerbeleid is 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 opgezadeld;
- Het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale Binnenstad;
- Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
- Het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid

Het college van burgemeester en wethouders heeft een ambitiedocument laten opstellen over gebiedsgericht milieubeleid en biedt dit 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.

De reconstructie van knooppunt Vijfsluizen draagt bij aan een betere regulering en doorstroming van het verkeer.

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 reconstructie van knooppunt Vijfsluizen draagt bij aan een betere regulering en doorstroming van het verkeer. Het Programma Duurzaamheid biedt verder geen concrete aanknopingspunten voor dit project.

3. PLANBESCHRIJVING

3.1 Bestaande situatie

Met de openstelling van de A4Delft Schiedam, eind 2015 en de autonome groei van het verkeer wordt het verkeersaanbod op de Benelux corridor en het knooppunt Vijfsluizen extra belast. Hierdoor stagneert geregeld de verkeersafwikkeling op kruispunten van de Vlaardingerdijk en de Schiedamsdijk met de op- en afritten van de A4. Daarbij blijken de huidige VRI-regeling en vormgeving van de kruispunten niet toereikend om het verkeer goed te kunnen afwikkelen voorts zorgen de huidige bus- en fietsverbinding aan de noordzijde van de kruispunten voor conflicten met het autoverkeer. Als gevolg van bovenstaande treedt geregeld congestie op, met terugslag tot in de Beneluxtunnel.

3.2 Reconstructie

Door een verbeterde configuratie van het knooppunt en de bijbehorende verkeersregelingsinstallaties (VRI's) zal de verkeersafwikkeling soepeler gaan verlopen, met minder congestie en vertragingen. Om deze verbeterde configuratie te bereiken zijn diverse maatregelen genomen. Hierbij moet gedacht worden aan:

- Het laten vervallen van de noordelijke fietsroute. Hiermee wordt het aantal conflictpunten met autoverkeer, nu geregeld met VRI's, verminderd. De reistijd voor fietsers neemt daarmee af en het comfort neemt toe.
- De vrijliggende busbaan wordt deels verlegd, maar blijft in functionaliteit gehandhaafd. Hiermee vindt minder verstoring van het verkeer plaats op het kruispunt met de Schiedamsdijk.
- Het aanbrengen van twee vrijliggende banen (opritten) de rijksweg op. Hiermee wordt de doorstroming van het verkeer sterk verbeterd.
- Toevoeging van een extra rechtsaf strook vanuit Vlaardingen naar de Karel Doormanweg en het verbreden van die weg zorgen voor een betere doorstroming op het kruispunt.
- Op een aantal plaatsen extra voorsorteerstroken met aangepaste VRI's.
- Verleggen van het aantal voorsorteervakken daar ruimte voor is, zodat een betere splitsing van verkeersstromen mogelijk is.
- Rijstroken worden "gestroomlijnd" en logischer op elkaar aangesloten, zodat de doorstroom vloeiender verloopt en alle rijstroken optimaal benut worden.
- In het hele systeem wordt ruimte gereserveerd, in de vorm van berm, zodat later uitbreiding mogelijk is met behoud van de investeringen die nu worden gedaan.

4. MILIEU-ASPECTEN

4.1 Bodem

Algemeen

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

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig bodemonderzoek te worden uitgevoerd en zo nodig een sanering uitgevoerd te worden als de bodemkwaliteit niet voldoet aan de bodemkwaliteit behorende bij de nieuwe bestemming.

Specifiek

Ter plaatse van het knooppunt Vijfsluizen heeft het adviesbureau Linge verkennend onderzoek uitgevoerd in de periode februari – mei 2016. Op de bodemkwaliteitskaart is aangegeven dat binnen het plangebied de bodemfunctieklasse ‘industrie’ geldt. Er zijn geen specifiek verdachte locaties die een bron van bodemverontreiniging kunnen zijn. Er zijn meer dan 80 boringen gezet. Tijdens het veldwerk is geen asbest waargenomen. Uit de chemische analyses blijkt dat er licht verhoogde gehalten aan zware metalen voorkomen. Hierbij de nikkel aanvullend onderzocht, maar daarbij zijn geen afwijkingen geconstateerd. Ook in het grondwater zijn plaatselijk hooguit licht verhoogde concentraties geconstateerd. Uit het bodemonderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik, namelijk infrastructuur. De bodemkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor het gebruik.

4.2 Geluidhinder

In de Wet geluidhinder (verder Wgh) zijn geluidbronnen aangewezen. Deze geluidbronnen zijn voorzien van een geluidzone. Per bronsoort zijn voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden opgenomen. Deze waarden gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone. Andere geluidgevoelige bestemmingen zijn onder andere scholen, ziekenhuizen en verzorgingstehuizen. Het plan maakt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Echter, van belang is wel om te beoordelen of de uitvoering van dit plan gevolgen heeft voor bestaande gevoelige bestemmingen. De gevolgen voor geluid zijn onderzocht en weergegeven in het rapport ‘Herinrichting Vlaardingerdijk-Schiedamsdijk, akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit’ (van 30 januari 2017 met nummer VDG049/Kzj/0310.01, opgesteld door Goudappel-Coffeng, Doc-nr. 9999260015).

Uit het rapport blijkt dat de herstructurering van het kruispunt slechts geringe gevolgen heeft voor bestaande geluidgevoelige bestemmingen. Nergens bedraagt de toename meer dan 2dB. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Verdere maatregelen zijn daarom niet nodig.

Het aspect geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

4.3 Luchtkwaliteit

De Europese Unie heeft normen vastgesteld voor de luchtkwaliteit. Voor Nederland zijn vooral de normen ('grenswaarden') voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,50}) belangrijk. Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) laat de Nederlandse overheid zien hoe zij die grenswaarden gaat realiseren. De ingangsdata voor deze normen zijn als gevolg van de door de Europese Commissie verleende derogatie (uitstel) opgeschoven naar medio 2011 (voor fijn stof) en begin 2015 (voor stikstofdioxide). Dit betekent dat deze normen inmiddels voor beide stoffen van kracht zijn.

Relevante normen uit de Wet Luchtkwaliteit

Stof	Concentratie µg/m ³	Beschrijving
Stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde concentratie	40	Grenswaarde
Fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde concentratie	40	Grenswaarde
Fijn stof (PM _{2,5}) jaargemiddelde concentratie	25	Grenswaarde
Fijn stof (PM ₁₀) 24-uurgemiddelde concentratie: overschrijding max. 35 keer per jaar	50	Grenswaarde

Als gevolg van de voorgenomen veranderingen mag er geen sprake zijn van overschrijding van enige grenswaarde voor de luchtkwaliteit.

De gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht en weergegeven in het rapport 'Herinrichting Vlaardingerdijk-Schiedamsdijk, akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit' (van 30 januari 2017 met nummer VDG049/Kzj/0310.01, opgesteld door Goudappel-Coffeng, Doc-nr. 9999260015).

Uit het rapport blijkt dat er langs de beschouwde wegvakken geen sprake zal zijn van benaderen of overschrijden van enige grenswaarde voor de luchtkwaliteit. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit is er geen bezwaar tegen de uitvoering van dit plan.

4.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen. Voor dit plan is relevant dat de Schiedamsdijk deel uit maakt van de Vlaardingse route voor gevaarlijke stoffen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen is het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) van toepassing.

In de huidige situatie ligt de plaatsgebonden risicocontour PR10⁻⁶ op de Schiedamsdijk. Omdat het aantal transportbewegingen als gevolg van dit plan niet toeneemt, zal dat in de nieuwe situatie ook het geval zijn. Evenmin is er sprake van een wijziging van het groepsrisico als gevolg van dit plan.

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid is er geen bezwaar tegen de uitvoering van dit plan.

4.5 Water

Algemeen

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.

Beleid

In het 'Besluit ruimtelijke ordening' (Bro) is de verplichting opgelegd om ten behoeve van de voorbereiding van een ruimtelijk plan vooroverleg te voeren met de waterbeheerder(s), de zogenaamde watertoets. De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze ruimtelijke plannen en besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen.

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. 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 plangebied deel uit van het Hoogheemraadschap van Delfland (binnendijks) en Rijkswaterstaat (buitendijks).

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap (hoogheemraadschap).

De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van alle wateren door middel van het stellen van haalbare doelen die in 2015 worden bereikt. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Verdere beleidskaders zijn het Nationaal Waterplan, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Voor het buitendijksgebied is de beleidslijn 'Ruimte voor Rivieren' en de opvolger hiervan 'Beleidslijn grote rivieren' van belang. Deze laatste beleidslijn is sinds eind 2006 van kracht. Op grond van artikel 6:16 van het Waterbesluit is het onderhavige plangebied vrijgesteld voor het onderdeel 'gebruik van Waterstaatswerk' (de oude Wbr 2a-gebieden). De rivier zelf is dat niet.

Daarnaast geldt dat het belangrijk is dat bouwwerken op voldoende hoogte worden aangelegd om bij een stijgend waterpeil de schade te beperken. Uitgangspunt hierbij is dat het aannemelijk is dat kans op schade als gevolg van hoge rivierstanden dan beperkt is. In het buitendijkse gebied accepteren de waterbeheerders het Hoogheemraadschap van Delfland en Rijkswaterstaat geen aansprakelijkheid voor enige schade als gevolg van hoge waterstanden.

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen geldt een aantal regels, zodat het hoogheemraadschap zijn taken goed kan uitoefenen. Deze regels zijn vastgelegd in een verordening, genaamd Delflands Algemene Keur. In deze Keur staan

gedoogplichten, geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. In de Keur is geregeld dat kern- en beschermingszones voor waterkeringen (en watergangen) in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen deze zones niets zondermeer gebouwd en opgeslagen mag worden, waarbij voor de kernzone een strenger regiem (bouwen binnen de kernzone is niet toegestaan) geldt dan voor de aangrenzende beschermingszone. Deze bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast dan wel het onderhoud wordt gehinderd. De breedte en maatvoeringen van deze zones is vastgelegd in de 'legger'. Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel, zoals bouwen binnen de kernen/ of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

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

In 2007 hebben de Gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap van Delfland gezamenlijk het Waterplan Vlaardingen vastgesteld. In dit plan is Europees-, Rijks- en provinciaal beleid ten aanzien van het waterbeheer geïmplementeerd. Het Waterplan vormt dan ook de basis van deze waterparagraaf.

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in zowel het buitendijks als het binnendijks gebied en omvat globaal genomen het deel tussen treinstation Vlaardingen Oost en metrostation Vijfsluizen. In de onderstaande figuur is het plangebied weergegeven.



Waterkeringen

Het plangebied is gelegen in zowel het buitendijks als het binnendijks gebied. Door het gebied loopt een primaire waterkering, de zogeheten Delflandsedijk. De in acht te nemen vigerende kern- en beschermingszone is conform de vigerende legger. Nieuwe bebouwing is binnen de grens waterstaatswerk in principe niet mogelijk. Binnen de beschermingszone mag alleen worden gegraven en/of gebouwd met een keurontheffing van het Hoogheemraadschap.

Oppervlaktewater

Het buitendijks gebied is gelegen op hoge gronden die vrij kunnen afwateren op de Nieuwe Maas. Voor dergelijke buitendijkse gebieden geldt geen wateropgave. Gezien de relatief hoge ligging is wateroverlast als gevolg van extreme neerslag dan ook vrijwel uitgesloten. In

het buitendijkse gebied blijft wateroverlast beperkt tot situaties waarbij de waterstand in de Nieuwe Maas de stand van NAP +2,50 m tot NAP +4,00 m overschrijdt.

Het binnendijkse gebied is onderdeel van het watersysteem van de Babberspolder. Het oppervlaktewater wordt op een niveau van -2,06 m NAP gehandhaafd. Conform de Watersysteemanalyse dient de waterberging zodanig te zijn gedimensioneerd dat 1x per 10 jaar (T10) een maximale peilstijging van 20 cm kan voorkomen en 1x per 100 jaar (T100) een maximale peilstijging van 50 cm. De Babberspolder, waarin dit plan is gelegen, heeft op grond van deze criteria momenteel geen bergingsopgave.

Grondwater

Het freatische grondwater in het plangebied staat onder invloed van de Nieuwe Maas en staat gemiddeld 1 à 2 m onder maaiveld. De diepere watervoerende pakketten worden beïnvloed door de Nieuwe Maas en hebben ter plaatse van het plangebied een stijghoogte van ca. NAP +0,0 m. Er is dus sprake van inzijging. Gezien de hoogteligging van het maaiveld en de freatische grondwaterstand binnen het plangebied is sprake van ruim voldoende drooglegging, waardoor grondwateroverlast niet voorkomt. Het plangebied is verder niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Waterketen

Het rioolstelsel in het gebied kan worden opgedeeld in drie gebieden, namelijk:

1. Mr. L.A. Kesperweg:
De Mr. L.A. Kesperweg bevindt zich in het binnendijks gebied. Het rioolstelsel is onderdeel van bemalingsgebied Babberspolder.
2. Schiedamsedijk:
Het gebied ten zuiden van de Schiedamsedijk maakt onderdeel uit van het bemalingsgebied Benelux Workpark. Op verzoek van Rijkswaterstaat is het gebied ten noorden van het Benelux Workpark voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel, waarbij het hemelwater boven de 0,3 mm/uur wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas. Voorheen loosde het gemengde rioolstelsel van dit gebied rechtstreeks op de Nieuwe Maas. Het (industriële) afvalwater wordt afgevoerd naar de AWZI De Groote Lucht.
3. Vlaardingerdijk:
Het rioolstelsel in de Vlaardingerdijk is een gescheiden stelsel, waarbij het hemelwater wordt geloosd op het oppervlaktewaterlichaam in de oksel van de Rijksweg.

In het basisrioleringsplan van de gemeente is rekening gehouden met de ontwikkelingen in de Rivierzone, waardoor een voldoende capaciteit van het rioleringsstelsel is gewaarborgd. Bij nieuwbouw en de aanleg van de parkeervoorzieningen moet gebruik worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen (dus geen zink, koper, lood en PAK's houdende materialen) die niet uitloggen, of moeten de bouwmaterialen worden voorzien van een coating om uitloging tegen te gaan. Op deze manier wordt diffuse verontreiniging van water (en bodem) voorkomen.

Toekomstige situatie

Waterkeringen

Uit onderzoek is gebleken dat de kruinhoogte van de waterkering tot het jaar 2070 voldoende is. De waterkering wordt niet in het kader van de herinrichting knooppunt Vijfsluizen aangepakt.

Oppervlaktewater

Voor het binnendijkse gebied geldt dat het watersysteem onderdeel is van de Babberspolder. Gezien het hier een bestaand stedelijk gebied betreft en in de Babberspolder geen wateropgave is, is het uitgangspunt dat de hoeveelheid oppervlaktewater minimaal gelijk

moet blijven aan de huidige hoeveelheid. Bij een toename van het verhardingspercentage binnen het plangebied dient extra water gecompenseerd te worden.

Riolering

In Vlaardingen is het rioleringsbeleid erop gericht dat alle nieuwe ontwikkelingen moeten zijn voorzien van een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel. Voorwaarde is wel dat er voldoende open water in de directe omgeving aanwezig is. Voor het buitendijks gebied geldt dat hemelwater onder vrij verval kan worden afgevoerd richting de Nieuwe Maas. Voor het binnendijkse gebied geldt dat het hemelwater via een verbeterd gescheiden stelsel, bij een hevige regenval kan afvoeren op de singel ten noorden van de Mr. LA Kesperweg, de zogeheten first flush stroomt middels een debietbegrenzer richting het rioolstelsel van de Babberspolder.

Grondwater

In de nabijheid van het plangebied wordt het grondwaterpeil twee keer per maand gemeten. Vooralsnog bestaat geen aanleiding om maatregelen te treffen.

4.6 Flora en fauna

Op 12 juli 2016 heeft Buijs Eco Consult B.V. een quick scan Flora en Fauna uitgevoerd (projectnummer 160204).

Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde dier- of plantensoorten die de voorgenomen ontwikkelingen wezenlijk kunnen beïnvloeden. Op de planlocatie komen geen strikt beschermde soorten voor die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkeling van de locatie. Er komen algemene soorten voor, die weliswaar beschermd zijn, maar zo algemeen dat hun voortbestaan niet wordt bedreigd. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd voor het overtreden van verbodsbepalingen.

In en grenzend aan het plangebied komen broedvogels voor. Door mitigerende maatregelen toe te passen, zoals buiten het broedseizoen broedbiotoop te verwijderen worden de verbodsbepalingen niet overtreden.

Voor alle beschermde soorten geldt de bepaling van zorgplicht. Door het naleven van de mitigerende maatregelen kan de zorgplicht goed worden ingepast in het werk. Voor de voorgenomen werkzaamheden hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden.

Conclusie

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

5. VERKEER EN VERVOER

1. Algemeen

Verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van het GVP, het Fietsplan Vlaardingen en de nota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 moet de ruimte voor het verkeer binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

Met het groeiende autobezit hangt samen dat de hoeveelheid verkeer jaarlijks toeneemt. De toename is locatiegebonden en afhankelijk van de functie van het gebied en de infrastructuur binnen dat gebied.

2. Verkeersstructuur

Het wegennet rondom het plangebied maakt onderdeel van uit de hoofdstructuur van Vlaardingen. De Mr. L.A. Kesperweg is een gebiedsontsluitingsweg met een groot belang voor de ontsluiting van het oostelijk deel van Vlaardingen (Babberspolder/Vlaardinger Ambacht) en het centrum van de stad. De weg heeft een maximumsnelheid van 50 km/h en beschikt over een vrijliggende fietspad. De weg voldoet daarmee aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

De Mr. L.A. Kesperweg sluit door middel van een met verkeerslichten geregeld kruispunt aan op de Schiedamsedijk. De Schiedamsedijk sluit in oostelijke richting aan op de A4 welke onderdeel uit maakt van de Ring Rotterdam en op de Vlaardingerdijk richting Schiedam. In westelijke richting sluit de Schiedamsedijk aan op de Vulcaanweg, die het oostelijk deel van de Vlaardingse Rivierzone ontsluit. De verkeersstructuur rondom het plangebied maakt onderdeel uit van het 'knooppunt Vijfsluizen' dat op korte termijn gereconstrueerd wordt.

Het knooppunt Vijfsluizen wordt gereconstrueerd teneinde de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verbeteren. In de huidige situatie treedt gedurende de spitsperiode structureel filevorming op. Als gevolg van deze filevorming vermindert de doorstroming en verslechtert de verkeersveiligheid. De reconstructie van het knooppunt leidt tot een grotere afwikkelingscapaciteit, waardoor de doorstroming van het verkeer wordt bevorderd en de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een verkeersbestemming om planologische ruimte te bieden aan de noodzakelijke infrastructurele maatregelen voor het knooppunt Vijfsluizen. Voor de inpasbaarheid van het wegprofiel van de Mr. L.A. Kesperweg, bestaande uit een vrijliggend fietspad, een rijbaan met 2x1 rijstroken en een busbaan, en de ontsluiting van het gebied ten noorden van de Mr. L.A. Kesperweg is deze verkeersbestemming noodzakelijk.

3. Fietsstructuur

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

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

Het vrijliggende fietspad langs de Mr. L.A. Kesperweg maakt onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur van Vlaardingen en sluit aan op de hoofdfietsroute langs de Schiedamseweg.

4 Openbaar vervoer

De Mr. L.A. Kesperweg beschikt over een vrijliggende busbaan. Het busverkeer tussen Vlaardingen en Schiedam maakt gebruik van deze busbaan. Als gevolg van deze busbaan kunnen korte rijtijden gerealiseerd worden. De realisatie van dergelijke voorzieningen maakt gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker.

Conclusie

Het knooppunt Vijfsluizen wordt gereconstrueerd, waardoor een aanpassing aan de Mr. L.A. Kesperweg voorzien is. Onderhavig plan biedt ruimte om een goede en veilige doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer (inclusief openbaar vervoer) en fietsverkeer te garanderen.

6. ARCHEOLOGIE

Met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg op 1 september 2007 is de beleidsuitvoering van het archeologische beleid bij gemeenten komen te liggen. Bij besluiten binnen de ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met aanwezige of verwachte archeologische monumenten

Onderzoek

Ten behoeve van het project is een onderzoek uitgevoerd in de vorm van een archeologische inventarisatiescan (bijlage 3). Hieruit blijkt dat rondom de weg verschillende vindplaatsen liggen. Deze liggen echter op een diepte die door de ingrepen niet wordt bereikt. Geconcludeerd wordt dat de werkzaamheden daarom naar verwachting geen archeologische waarden verstoren, en zonder nader archeologisch onderzoek uitgevoerd kunnen worden.

Conclusie

Archeologie vormt geen belemmering bij de uitvoering van het project.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inwerkingtreding Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

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

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

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

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

Bij besluit van 26 januari 2017 zijn categorieën van gevallen aangewezen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist en dit gemandateerd is aan burgemeester en wethouders. De reconstructie van het kruispunt Vijfsluizen valt onder categorie F uit dit besluit.

Procedure omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan

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

Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbesluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo). Overigens kunnen alleen belanghebbenden bezwaar maken en in beroep gaan. De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo). De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo). Indien er sprake is van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de Staatscourant geplaatst en gezonden aan de eigenaar van en eventuele beperkt gerechtigden op de in het ontwerpbesluit begrepen gronden, voor zover dat nodig is met het oog op de toepassing van artikel 85 van de onteigeningswet (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 2 Regeling omgevingsrecht). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008). Dit projectbesluit treedt in werking nadat het besluit onherroepelijk is geworden.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een exploitatieplan worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Het project Vijfsluizen is opgenomen in de bestuursovereenkomst IODS van september 2010. Aangezien in het IODS geen afspraken zijn gemaakt over de financiering van de te nemen maatregelen is besloten het project onder te brengen in het programma Beter Benutten Vervolg (BBV). Vanuit BBV is al harde subsidie-eis gesteld dat de realisatie van de maatregelen eind 2017 gerealiseerd dient te zijn. Onder die voorwaarde wordt door het minister van Infrastructuur en Milieu 45% van de subsidiabele kosten gedekt en door MRDH 27,5%. Het restant wordt gelijk verdeeld tussen de gemeenten Schiedam en Vlaardingen ieder voor 13,75%. De gemeentelijke bijdrage van Vlaardingen aan BBV is opgenomen in de meerjarenbegroting waarmee voorzien is in dekking van de cofinanciering.

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