

# Vlaardingen

District-U

melding Stap 3-besluit

## identificatie

projectnummer:

20190357.002

projectleider:

drs. G.M. Boiten-van Eck

auteur:

drs. M. van der Meulen

## planstatus

datum:

15 oktober 2020

status:

definitief



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1. Aanleiding	3
1.2. De Interimwet stad-en-milieubenadering	3
1.3. Regionaal afsprakenkader geluid & ruimtelijke ontwikkeling	4
1.4. Leeswijzer	4
<b>2. Melding Stap 3-besluit</b>	<b>5</b>
2.1. Inhoudelijke vereisten	5
2.2. Waar ligt het projectgebied en hoe is dit begrensd?	5
2.3. Wat is het gewenste ruimtegebruik?	6
2.4. Waarom een Stap 3-besluit?	10
2.5. Van welke milieukwaliteitsnorm of ander wettelijk voorschrift wordt afgeweken?	18
2.6. Wat zijn de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid?	19
<b>3. Vervolg</b>	<b>23</b>

## **Bijlage:**

- 1 Kadastrale kaart

## **Separate bijlage:**

*Akoestisch onderzoek DGMR d.d. 14 oktober 2020*



## 1.1. Aanleiding

District-U is het terrein in Vlaardingen waar voorheen Unilever was gevestigd. Binnen dit gebied, dat onderdeel is van de Vlaardingse Rivierzone, is een transformatie van bedrijventerrein naar een stedelijke gemengd gebied voorzien met maximaal 665 woningen en aanvullend maximaal 120 zorgwoningen, kleinschalige detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijke functies waaronder onderwijs, zorg, sport en cultuur en kantoren en lichte bedrijvigheid. De locatie is in de huidige situatie onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Klein Vettoord. Om de beoogde herontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Met dit bestemmingsplan wordt een deel van het terrein wat is beoogd voor woningbouw gedezoneerd, waarmee de locatie binnen de geluidzone van de industrieterreinen Klein Vettoord - Koningin Wilhelminahaven – Vulcaanhaven komt te liggen. Het offshore cluster dat binnen het plangebied is voorzien, blijft wel onderdeel van het gezoneerde industrieterrein. De locatie is daarnaast gelegen binnen de wettelijke geluidzone van het industrieterrein Botlek-Pernis.

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van een deel van de toekomstige woningen de geluidbelasting als gevolg van de omliggende industrieterreinen hoger is dan de wettelijke uiterste grenswaarde van 55 dB(A). Uit het onderzoek blijkt echter ook dat door in het stedenbouwkundig plan nadrukkelijk rekening te houden met de akoestische situatie en aanvullende maatregelen te treffen, het mogelijk is om te komen tot een aanvaardbaar akoestisch klimaat. De Interimwet Stad en Milieubenadering biedt onder voorwaarden mogelijkheden om af te wijken van wettelijke normen en grenswaarden (waaronder de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder), wanneer dat in het belang is van zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. De gemeenteraad is voornemens een besluit ingevolge de Interimwet stad-en-milieubenadering te nemen, om daarmee af te wijken van artikel 59 van de Wet geluidhinder.

## 1.2. De Interimwet stad-en-milieubenadering

Sinds 1 februari 2006 is de Interimwet stad-en-milieubenadering van kracht. Doelstelling van deze wet is het bereiken van een zuinig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Op basis van deze wet mogen gemeenten, na zorgvuldig onderzoek en onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de wettelijke milieunormen voor bodem, geluid en/of luchtkwaliteit. Doel hiervan is een grotere beleidsvrijheid voor gemeenten waardoor lokaal meer maatwerk mogelijk is, uitgaande van een integrale benadering van alle aspecten van leefomgevingskwaliteit. De wet gaat er daarbij van uit dat gemeenten in hun planvorming de zogenaamde stad-en-milieubenadering toepassen die bestaat uit drie stappen:

- vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan en werken aan brongerichte maatregelen (stap 1);
- zoeken naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving (stap 2);
- als milieunormen of wettelijke procedures de gewenste stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten via een afzonderlijk besluit van de gemeenteraad afwijken van bestaande regels (stap 3).

Het voornemen tot het nemen van dit besluit moet door burgemeester en wethouders worden gemeld bij gedeputeerde staten. Met deze melding geeft de gemeente Vlaardingen invulling aan de formele verplichting op grond van artikel 11 van de Interimwet stad-en-milieubenadering.

### 1.3. Regionaal afsprakenkader geluid & ruimtelijke ontwikkeling

De gemeente Vlaardingen heeft samen met andere gemeenten in de regio, Havenbedrijf Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Deltalinqs en DCMR het Regionaal afsprakenkader geluid & ruimtelijke ontwikkeling (hierna: Afsprakenkader) ondertekend. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over ruimtelijke plannen in de omgeving van de gezoneerde industrieterreinen Botlek-Pernis en Europoort-Maasvlakte. Het doel van het Afsprakenkader is een brede afstemming op regionaal niveau in een vroeg stadium van woningbouw- en havenontwikkeling om problemen in vergunningprocedures te voorkomen, elkaar niet te verrassen en geen onnodige kosten te maken. In het Afsprakenkader wordt afgesproken met welke werkwijze de partners rondom haven en omgeving, binnen de geldende geluidkaders, samenwerken om zowel haven als omgeving te blijven ontwikkelen. Het plangebied is gelegen binnen de oranje zone zoals aangeduid op de kaarten in de bijlage bij het Afsprakenkader (geluidbelasting tussen de 56 en 60 dB(A), zie figuur 1.1). Over de woningbouwplannen heeft afstemming plaatsgevonden met de partners uit het Afsprakenkader.



Figuur 1.1 Geluidcontouren Regionaal afsprakenkader geluid & ruimtelijke ontwikkeling

### 1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt invulling gegeven aan de melding van het voornemen tot het nemen van een Stap 3-besluit tot afwijken van milieukwaliteitsnormen voor District-U. Daarbij wordt aangesloten bij de eisen die op grond van artikel 11, lid 2 van de Interimwet aan de inhoud van een dergelijke melding worden gesteld. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de te doorlopen vervolgstappen en de koppeling met de bestemmingsplanprocedure.

### 2.1. Inhoudelijke vereisten

De melding van het voorgenomen Stap 3-besluit moet ten minste de volgende onderdelen bevatten (artikel 11, lid 2 van de Interimwet):

- a. een omschrijving van het projectgebied en een of meerdere kadastrale kaarten waarop de begrenzing van dat gebied is aangegeven;
- b. het gewenste ruimtegebruik in het projectgebied, voor zover dat verband houdt met de toepassing van artikel 2 of 3 van de wet;
- c. een beschrijving van de omstandigheden op grond waarvan wordt verwacht dat het rekening houden met milieukwaliteit in de ruimtelijke planvorming, het nemen van brongerelateerde maatregelen en het optimaal benutten van wettelijke voorschriften niet toereikend zijn om zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken;
- d. de milieukwaliteitsnorm of het andere wettelijke voorschrift waarvan afwijking wordt overwogen;
- e. een beschrijving op hoofdlijnen van de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid in het projectgebied.

In de volgende paragrafen wordt invulling gegeven aan deze verschillende onderdelen.

### 2.2. Waar ligt het projectgebied en hoe is dit begrensd?

Het projectgebied District-U is gelegen tussen de Deltaweg en de Vlaardingse binnenstad aan de noordzijde, de Nieuwe Maas aan de zuidzijde, aan de westzijde het bedrijventerrein Klein Vettenoord met directe buurman het kranenbedrijf Van Adrighem (tevens eigenaar District U) en aan de oostzijde woningbouw in de Maaswijk en het Maaspark. Figuur 2.1 geeft een overzicht van de globale ligging van de locatie. In de bijlage is een figuur opgenomen waarop de begrenzing op een kadastrale kaart is aangegeven.

In de huidige situatie is het gebied nog onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Klein Vettenoord. Voor dit terrein is samen met de terreinen Vulcaanhaven en Koningin Wilhelminahaven een geluidzone op grond van de Wet geluidhinder vastgesteld. Het plangebied betreft het voormalig Unilever terrein waar in 1909 het toenmalige Levers Zeeppmaatschappij de start van het industrieel gebruik inluidde. Vanaf 1917 werd hier de productie van de klassieke Sunlight-zeep gestart. In 1930 fuseerden de gebroeders Lever met de Margarine Unie tot Unilever. Het terrein kreeg een functie voor de Research & Development afdeling, die ruim zestig jaar een bijdrage leverde aan het verbeteren en ontwikkelen van nieuwe producten voor Unilevers productenportefeuille. Vanaf de jaren vijftig ontstond zo de Unilevercampus, er kwamen onderzoeks- en kantoorfaciliteiten en een bedrijfsrestaurant. Tot aan 2013 bouwde Unilever verder aan de campus, met in totaal 20 panden. Een aantal van deze gebouwen zijn nog steeds beeldbepalend op het Unileverterrein. Unilever heeft het terrein verkocht aan de Van Adrighem Group die het gaat herontwikkelen.



Figuur 2.1 Ligging en begrenzing plangebied.

### 2.3. Wat is het gewenste ruimtegebruik?

#### **Beoogde ontwikkeling en visie op de gewenste leefomgevingskwaliteit**

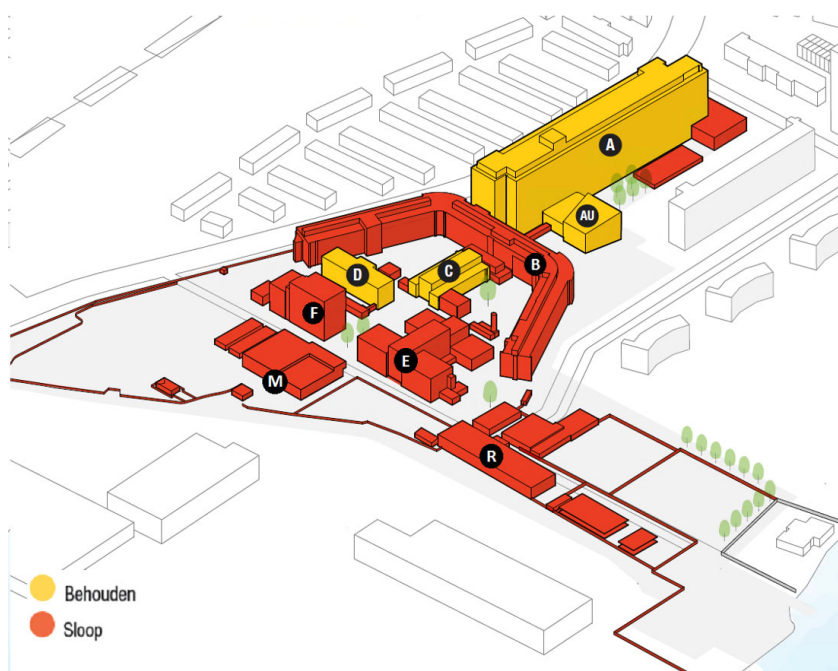
De gemeente Vlaardingen heeft in 2004 het Structuurplan Rivierzone vastgesteld. Dit Structuurplan biedt het formele beleidskader voor de revitalisering en herontwikkeling van de Rivierzone. Een belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling vindt plaats in het gebied ten zuiden van het station Vlaardingen



Centrum: hier moet de stad Vlaardingen opnieuw een verbinding krijgen met de rivier. Binnen dit deel van de Rivierzone vindt een transformatie plaats van bestaand bedrijfengebied tot hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied. Dit geldt niet alleen voor het voormalig Unilever terrein, district U, maar ook voor de naastgelegen delen van de wijk Maaswijk, de geplande ontwikkelingen rondom het Sluisplein en de KW haven.

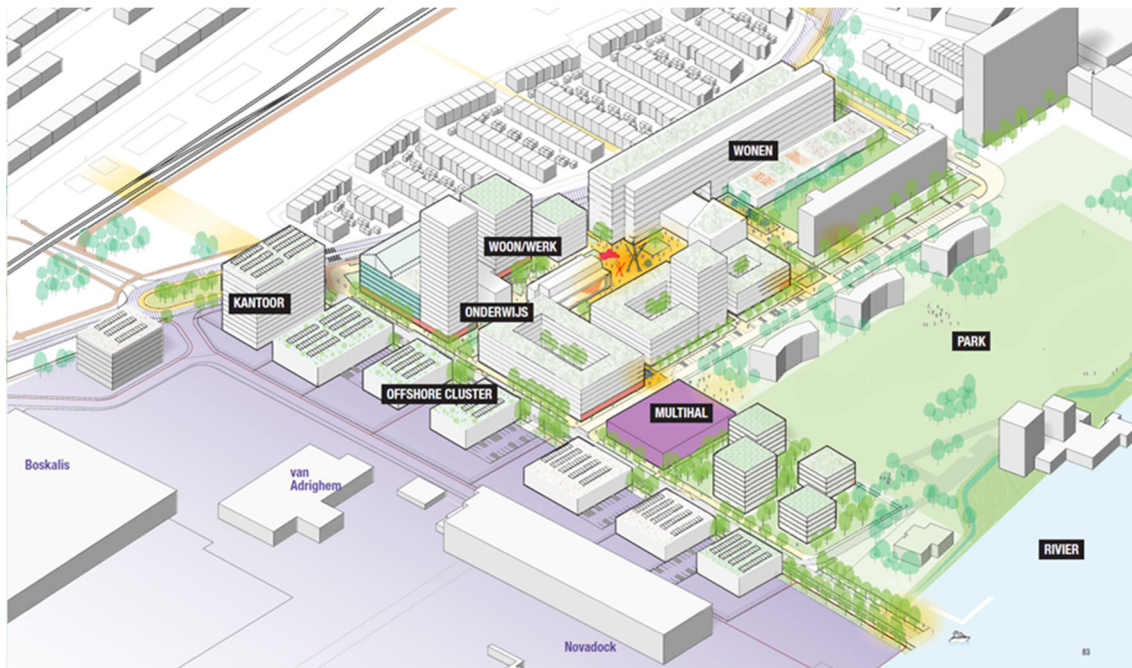
Voor de locatie is een stedenbouwkundige visie uitgewerkt en vastgelegd in het Masterplan District-U. Enerzijds bestaat de potentie en wens van de gemeente om bedrijvigheid en werkgelegenheid in het gebied te behouden en versterken en anderzijds om een woonprogramma te ontwikkelen en de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren. Daarnaast moet de verbinding worden gelegd tussen het District-U en de (historische) binnenstad.

Bij de ontwikkeling worden enkele beeldbepalende gebouwen behouden bij de herontwikkeling. Het behoud van gebouw A is ook van belang met het oog op de geluidafschermdende werking (industrielawaai Botlek-Pernis) voor de woningen ten noorden van de Deltaweg.



Figuur 2.2 te behouden en te slopen gebouwen (bron: masterplan)

De westzijde van District-U kent een bedrijfsmatige invulling, gericht op offshore-gerelateerde activiteiten in aansluiting op de bestaande activiteiten van het naastgelegen terrein van de Van Adrighem Group en andere, op offshore gerichte bedrijven zoals Boskalis en Mennens. De oostzijde van District-U transformeert naar een woon- en woonwerkgebied. Daartussen als verbinding komt een 'publieke productiezone' met ruimte voor werken, maken, creatieve productie en ontwikkeling, onderwijs, zorg en voorzieningen met een publiek karakter. Aan de zuidzijde is een gedeelte gereserveerd voor primair wonen (grenzend aan het park). Door hier aan de rivier een lage dichtheid en een lage bouwhoogte te hanteren loopt het bestaande park door richting de nieuwe ontsluitingsweg in het westen en de Nieuwe Maas in het zuiden. Figuur 2.3 laat de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige opzet zien zoals vastgelegd in het masterplan.

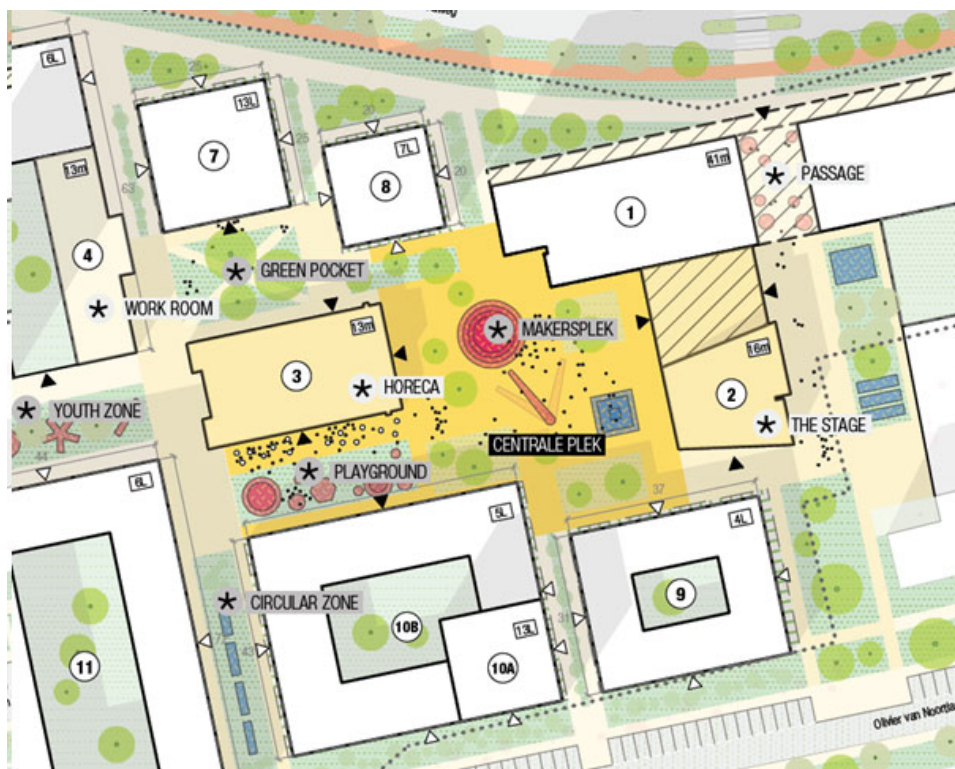


Figuur 2.3 Stedenbouwkundig opzet District-U conform materplan<sup>1</sup>

Het programma voor District-U zoals dat wordt vastgelegd in het bestemmingsplan gaat uit van maximaal 665 woningen en maximaal 120 zorgwoningen. Tussen de verschillende deelgebieden is binnen het bestemmingsplan sprake van enige mate van schuifruimte. Het A-gebouw wordt getransformeerd en gaat ruimte bieden aan maximaal 270 woningen. Op de begane grond en 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping zijn ook dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen en activiteiten toegestaan ten behoeve van een levendige plint. Tussen de offshorezone en gebouw A komt de stedelijke productiezone. Het mogelijke programma binnen de stedelijke productiezone biedt ruimte voor maximaal 420 woningen, maximaal 120 zorgwoningen, een onderwijsvoorziening voor voortgezet onderwijs en een multihal. Ook binnen deze zone zijn op de begane grond en 1<sup>e</sup> verdieping van de woongebouwen andere functies toegestaan. Naast het Maaspark, ten zuiden van de productiezone, wordt een woongebied ontwikkeld met een groener karakter. Hier zijn maximaal 100 woningen voorzien. Met het oog op de akoestische situatie en de toepassing van de Interimwet stad & milieubenedering is van belang dat woningen, zorgwoningen en onderwijsvoorzieningen op grond van de Wet geluidhinder als geluidgevoelig worden beschouwd.

Anders dan nu het geval is het terrein straks nagenoeg geheel toegankelijk voor publiek. De openbare ruimte is een integraal onderdeel van het karakter van District-U. Binnen het plangebied ontstaat een netwerk van straten met een groen karakter. Het openbaar gebied komt zeker tot leven rond een centraal plein (zie figuur 2.4), waarin verschillende verblijfs- en ontmoetingsplekken in een groene setting worden gefaciliteerd. Ten noorden van de Olivier van Noortlaan zijn de school, auditorium en centrale horeca- en ontmoetingsplekken de aanjager; ten zuiden daarvan de multihal. Verder naar het zuiden is aan het einde van de Parklaan een uitkijkpunt over de Nieuwe Maas voorzien. Parkeren wordt zoveel mogelijk op eigen terrein opgelost of centraal in een gebouwde parkeervoorziening aan de randen van het gebied. Op deze manier kan het centrale gebied autoluw worden gehouden. Binnen het offshorecluster zal bij de bedrijven op maaiveldniveau worden geparkeerd. Daarnaast gaat het plan uit van de realisatie van een flexibel parkeergebouw binnen de bedrijvenstrook die ook voor de andere functies in het plangebied kan worden gebruikt. Bij de woningen worden stallingsgarages gerealiseerd. Langs het park wordt het parkeren zoveel mogelijk ondergronds opgelost zodat de openbare ruimte zo groen mogelijk ingericht kan worden. De zone met parkwoningen vormt zo een extensie van het Maaspark.

<sup>1</sup> De bouwblokken ten westen van het Maaspark zijn inmiddels verder akoestisch geoptimaliseerd, waarbij de vier losse bouwblokken zijn vervangen door een carré-vormig bouwblok. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 2.4.



Figuur 2.4 Het centrale plein

Met de herontwikkeling wordt ook de overstekbaarheid van de Deltaweg aangepakt, wordt binnen het plangebied de toegangsweg gesplitst voor enerzijds logistiek verkeer en anderzijds stedelijk verkeer en wordt de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. Daarnaast wordt binnen District-U ingezet op duurzame mobiliteit: gebruik van openbaar vervoer (door de ligging aan de metrolijn op korte afstand van Rotterdam), dubbelgebruik van parkeerplaatsen door concentratie van parkeren in een separaat gebouw voor een groot aantal functies in het plangebied, deelauto's en deelfietsen door op centrale plaatsen in het gebied dit aan te bieden.

Uitgangspunt is dat ondanks de in de omgeving aanwezige bedrijven en transportroutes en de daarmee samenhangende milieubelasting het plan zodanig wordt vormgegeven dat sprake is van een gezonde en veilige woon- en leefomgeving. Dat betekent dat maatregelen worden getroffen om het aantal (potentieel) geluidgehinderden en de ernst van de hinder te beperken. Enerzijds door in de stedenbouwkundige opzet rekening te houden met de akoestische situatie zodat zo veel mogelijk woningen beschikt over een geluidluwe gevel<sup>2</sup>. Anderzijds door op het niveau van de bouwblokken en woningen akoestische maatregelen te treffen om de kans op geluidhinder te beperken. Daarnaast dienen ook de andere relevante omgevingsaspecten en de daarmee samenhangende gezondheidseffecten te worden meegewogen. Er dient sprake te zijn van aanvaardbare concentraties luchtverontreinigende stoffen en een acceptabele risicosituatie. De bodemkwaliteit en waterkwaliteit dienen geschikt te zijn voor de beoogde (woon)functies. Verder dient het openbaar gebied zo te worden ingericht dat de kwaliteit van leven in de wijk wordt bevorderd.

<sup>2</sup> Hierbij is van belang dat in het gemeentelijk ontheffingsbeleid alleen voor het wegverkeerslawaai en het railverkeerslawaai de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en buitenruimte als voorwaarde voor vaststellen van een hogere waarde is opgenomen. Voor industriellawaai gelden deze voorwaarden niet. Uitgangspunt voor de herontwikkeling van District-U is dat ook de woningen met een geluidbelasting vanwege de industrie boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde zoveel mogelijk beschikken over geluidluwe gevel en buitenruimte. Daar waar niet mogelijk is, dienen aanvullende compenserende maatregelen te worden getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van een collectieve geluidluwe buitenruimte.



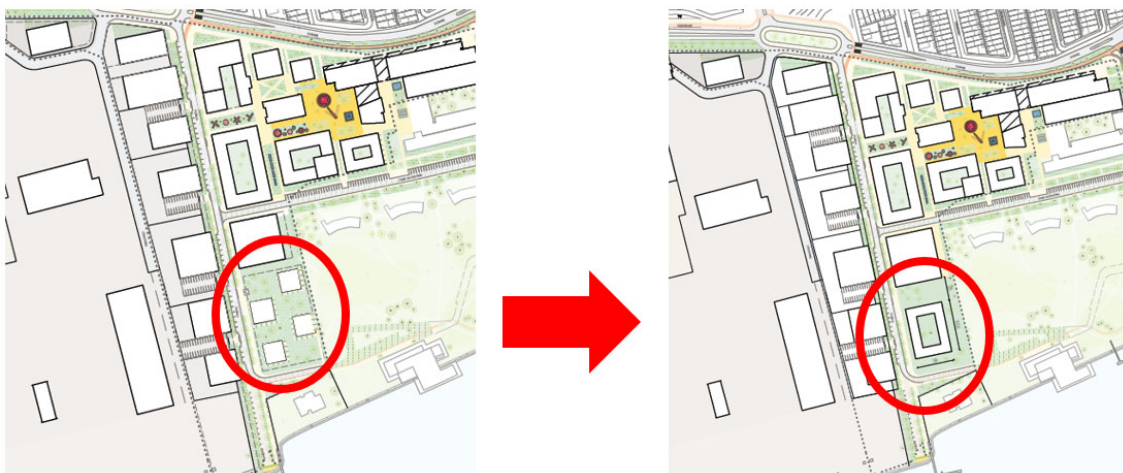
Ten slotte gelden is sprake van diverse uitgangspunten en randvoorwaarden op gebied van energie, duurzaamheid en circulariteit, zoals aardgasvrij en vrij van fossiele energiebronnen, BENG-normen (eisen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen), circulaire sloop en nieuwbouw, natuurinclusief bouwen, vergroening op en rond om gebouwen en waterberging als buffer voor droge perioden.

## 2.4. Waarom een Stap 3-besluit?

### 2.4.1. Vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan

Het plangebied is op dit moment nog onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Klein Vettoord. Vanwege de beoogde herontwikkeling zal het deel van de locatie waar de woningen zijn voorzien worden gedezoneerd, waarmee de toekomstige woningen binnen de geluidzone van de resterende delen van het terrein Klein Vettoord komen te liggen en de geluidzone van Vulcaanhaven en Koningin Wilhelminahaven. Daarnaast ligt de locatie ook binnen de geluidzone van het industrieterrein Botlek-Pernis. Daarnaast is binnen (delen van) het plangebied sprake van relevante geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer, railverkeer en scheepvaart.

Om een beeld te krijgen van de akoestische situatie binnen het gebied zijn gedurende het planvormingsproces verkennende berekeningen uitgevoerd op basis van eerdere versies van het masterplan plan. Mede op basis van de resultaten van deze berekeningen heeft een optimalisatie van de stedenbouwkundige uitwerking in het masterplan plaatsgevonden. Gezien de begrenzing van het plangebied, het aanwezige Maaspark en de ligging van de industriële bronnen heeft bebouwing binnen het meest zuidelijke deel van het plangebied slechts een zeer beperkte afschermdende werking voor de noordelijk gelegen bouwblokken. Mede om deze reden is binnen het zuidelijke (hoog geluidbelaste) deel van het plangebied gekozen voor lage woningdichtheden. De hoogste woningdichtheden zijn voorzien in het noordelijke deel van het plangebied, waar de geluidbelasting over het algemeen lager is en er meer mogelijkheden zijn om binnen het plangebied afscherming te creëren. De optimalisatie was verder met name gericht op het vergroten van de afschermdende werking van de bebouwing aan de westzijde van het plangebied alsmede de vormgeving van gebouwen (carrévormen) om te komen een geluidluwe zijde. In paragraaf 2.4.3 wordt hier nader op ingegaan.



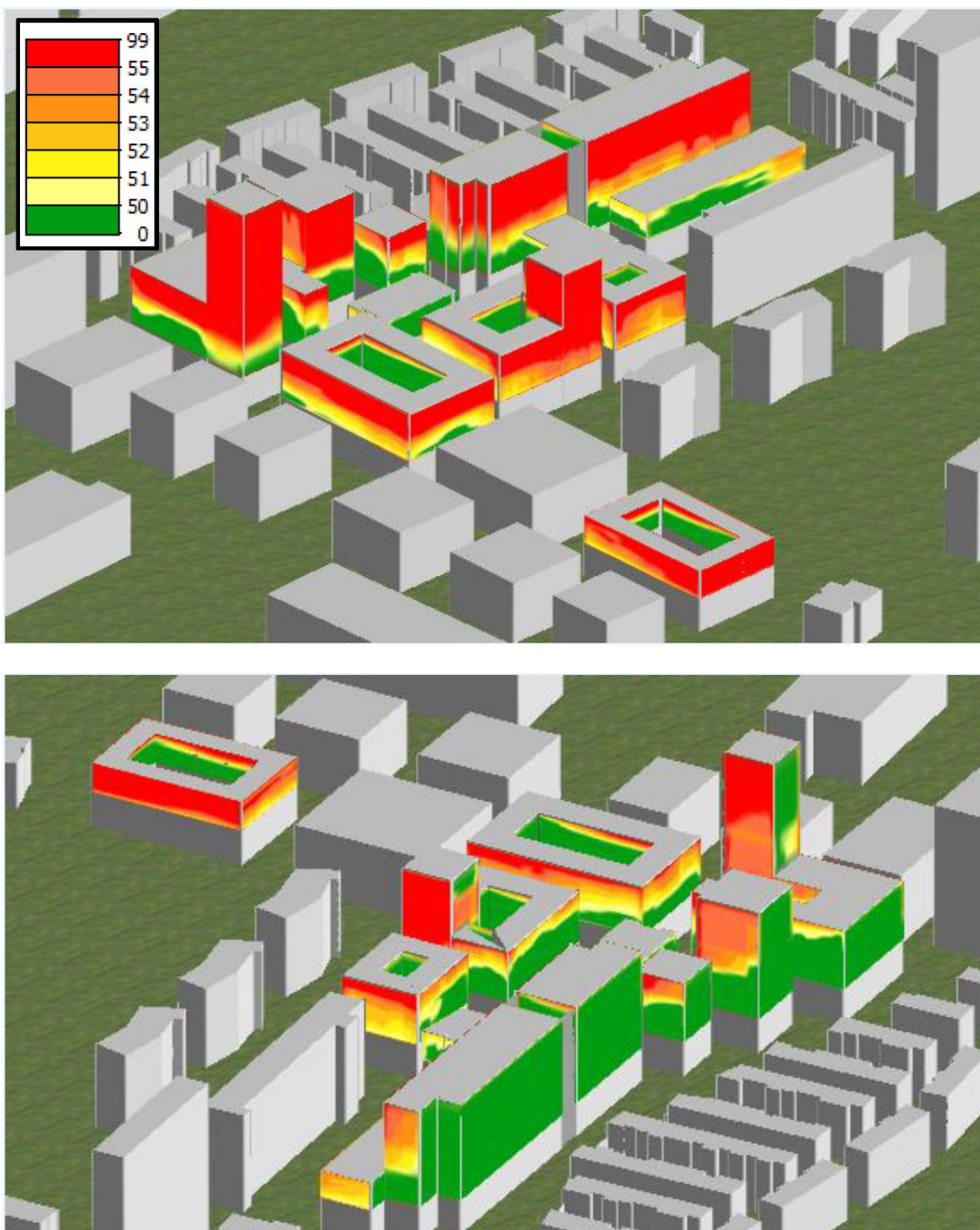
Figuur 2.5 Voorbeeld akoestische optimalisatie

In paragraaf 2.4.2 wordt ingegaan op de optredende geluidbelastingen. Uit de resultaten blijkt dat het met het carré-vormige bouwblok ook binnen het meest belaste zuidelijke deel van het plangebied mogelijk is om geluidluwe gevels te creëren.

## 2.4.2. Optredende geluidbelastingen

### Industrieterrein Botlek-Pernis

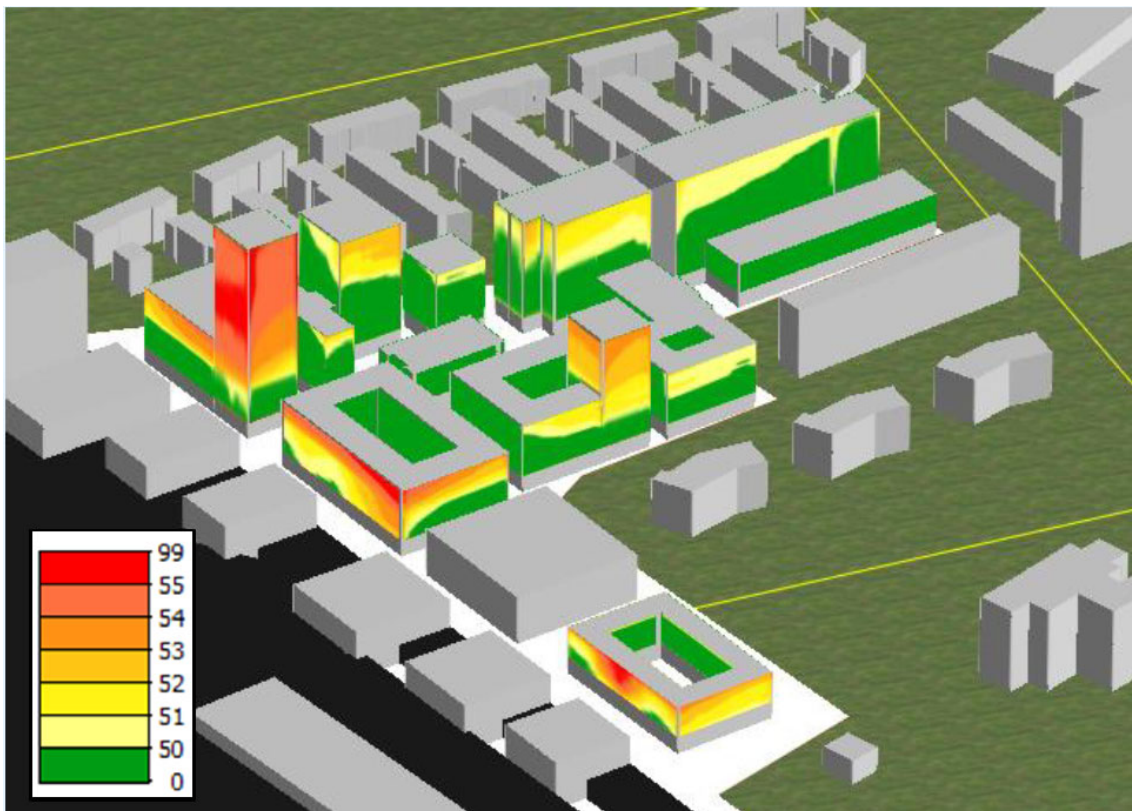
Figuur 2.6 geeft een beeld van de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het industrieterrein Botlek-Pernis. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelastingen op de meest belaste hoofdzakelijk zuidgevels hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder (55 dB(A)). De hoogst berekende geluidbelasting ter plaatse van het meest zuidelijke woongebouw bedraagt 61 dB. Door afscherming wordt op de laaggelegen bouwlagen in het achterliggende gebied plaatselijk wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Dat geldt ook voor de binnenzijdes van de carrévormige gebouwen en grote delen van de noordelijk georiënteerde gevels.



Figuur 2.6 Geluidbelasting industrielawaai Botlek-Pernis

### Industrieterreinen Koningin Wilhelminahaven, Vulcaanhaven en Klein Vettoord

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat op een deel van de gevels de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) en binnen het westelijke deel van het plangebied op een zeer beperkt deel van de bebouwing ook hoger dan de maximale ontheffingswaarde (55 dB(A)). Over het algemeen is de geluidbelasting op de hoger gelegen bouwlagen groter dan op de laaggelegen bouwlagen. Dat komt deels door de afschermende werking van de bebouwing binnen het offshorecluster. Uit het akoestisch onderzoek volgt verder dat de activiteiten van het bedrijf Nova Dock en de daarmee samenhangende piekgeluiden aandacht vragen. In de volgende fase wordt bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn om woningbouw en bedrijfsactiviteiten op elkaar af te stemmen. Mochten bron- of overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn, dan dient op bouwblokniveau te worden gezocht naar een passende oplossing.

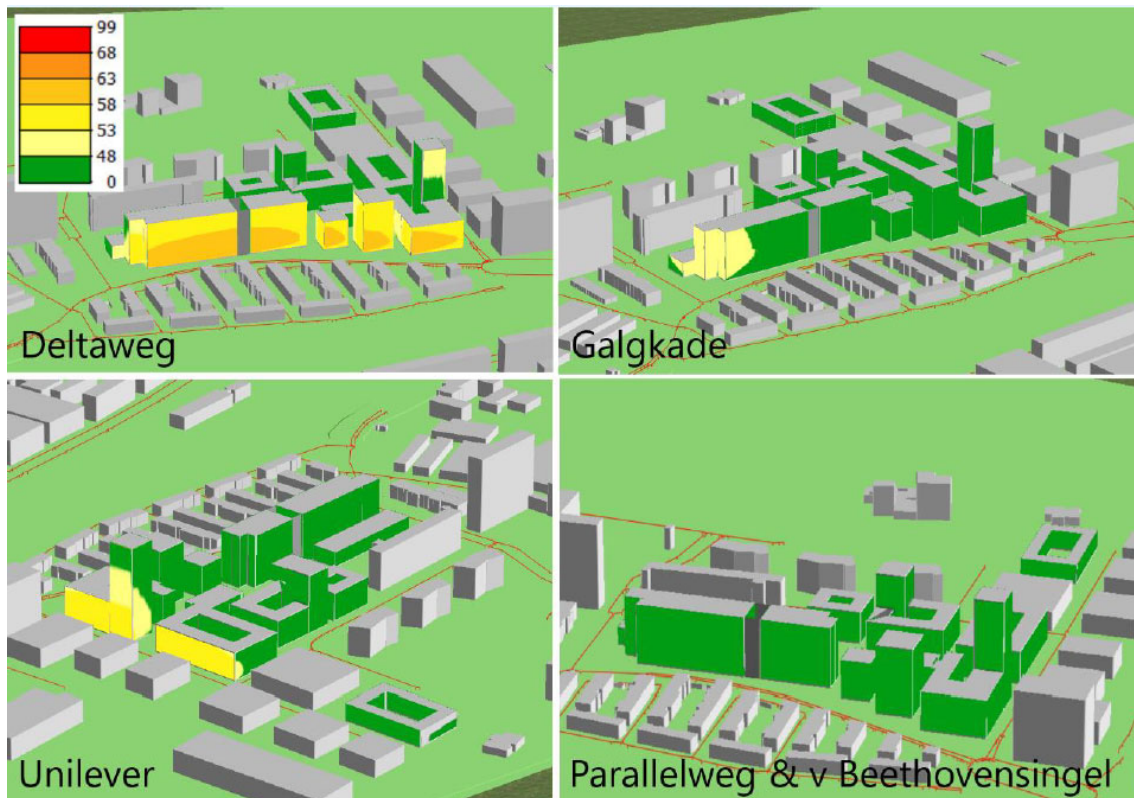


Figuur 2.7 Geluidbelasting industrielawaai VKV

### Wegverkeerslawaai

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Deltaweg, de Galgkade, de Olivier van Noortlaan en de Parklaan (nieuw ontsluitingsweg plangebied) op delen van het bouwplan boven de voorkeursgrenswaarde ligt, maar dat de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden.

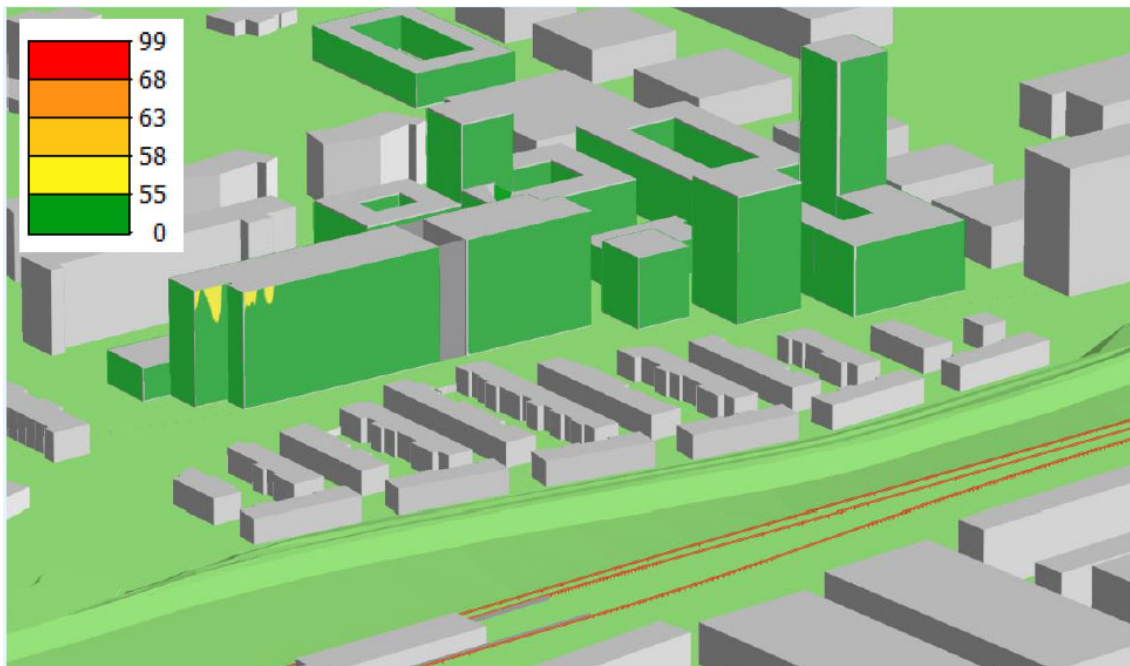




Figuur 2.8 Geluidbelasting wegverkeerslawaai (inclusief aftrek artikel 110g Wgh)

#### Railverkeerslawaai

Het plangebied is gelegen op circa 150 meter afstand van de metrolijn Rotterdam – Hoek van Holland (Hoekse Lijn). Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting in vrijwel alle gevallen lager is dan de voorkeursgrenswaarde (55 dB). Op enkele punten op het bestaande A-gebouw wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 56 dB en is daarmee lager dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder.

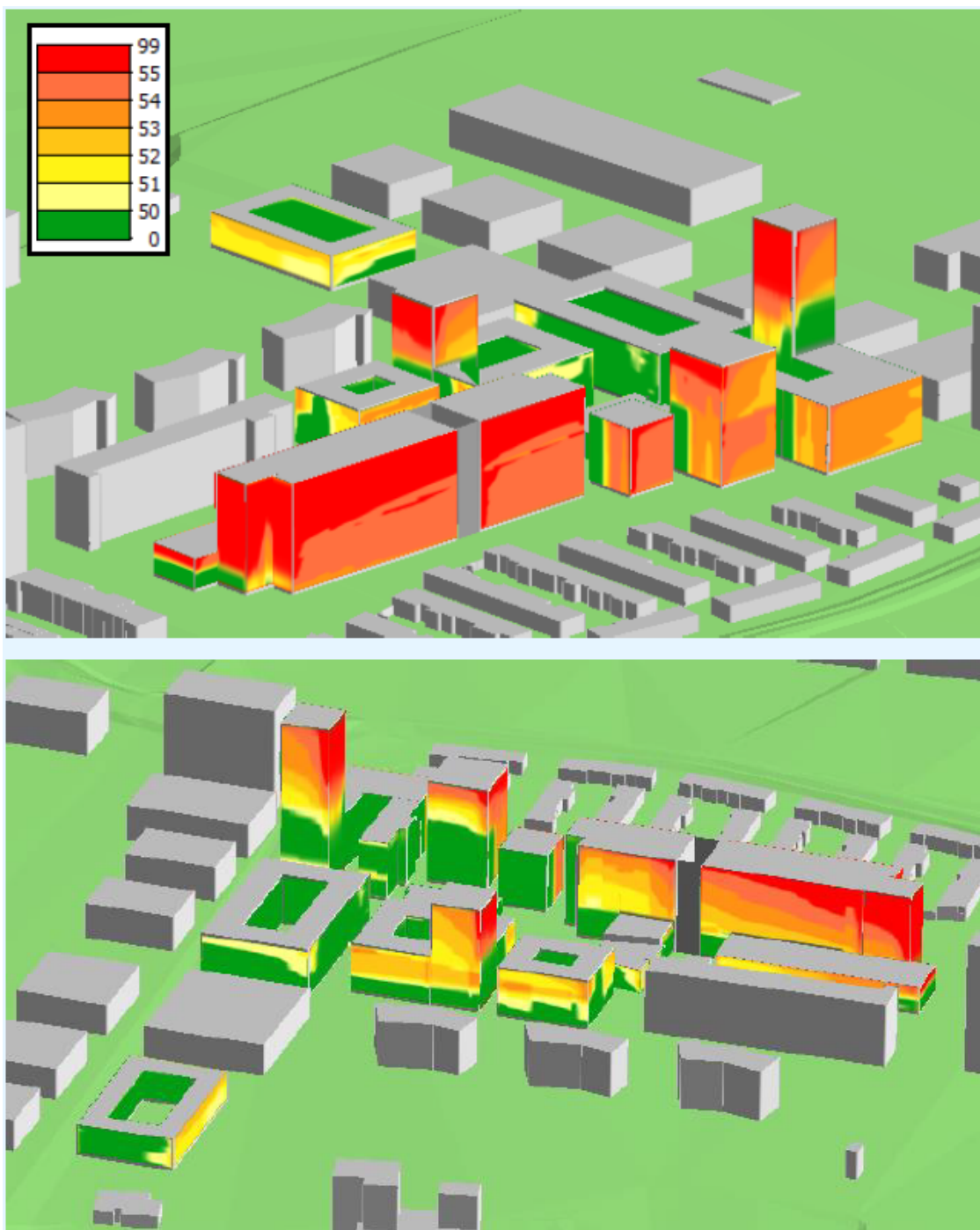


Figuur 2.9 Geluidbelasting railverkeer

**Nestgeluid schepen**

In het akoestisch onderzoek is ingegaan op de geluidbelasting ten gevolge van aangemeerde schepen. Voor nestgeluid gelden geen formele grenswaarden. Voor de ligplaatsen die onderdeel zijn van het industrieterrein Botlek-Pernis zijn vooralsnog geen modelgegevens beschikbaar en is een aanname gedaan. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een toename van 2 dB door de schepen, bovenop de geluidbelasting door het industrieterrein zelf. Binnen de Vlaardingse havens zijn het nestgeluid en de varende schepen opgenomen in één model. Het nestgeluid van de aangemeerde schepen blijkt maatgevend voor de optredende geluidbelastingen binnen het plangebied. De geluidbelasting is daarom beoordeeld als zijnde industrielawaai. Met name binnen het oostelijk deel van het plangebied en ook de hoger gelegen bouwlagen verder westelijke treden hoge geluidbelastingen op. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 61 dB. De berekeningen gaan uit van een maximale bezetting van de ligplaatsen binnen de Vlaardingse havens. In de volgende fase zal in overleg met de verschillende betrokkenen worden bekeken of een aanpassing van de uitgangspunten wenselijk of noodzakelijk is om te komen tot een meer realistische inschatting van de optredende geluidbelastingen. Het specifiek laagfrequent geluid van de afgemeerde schepen vraagt ter voorkoming van hinder aandacht bij het dimensioneren van de gevels.

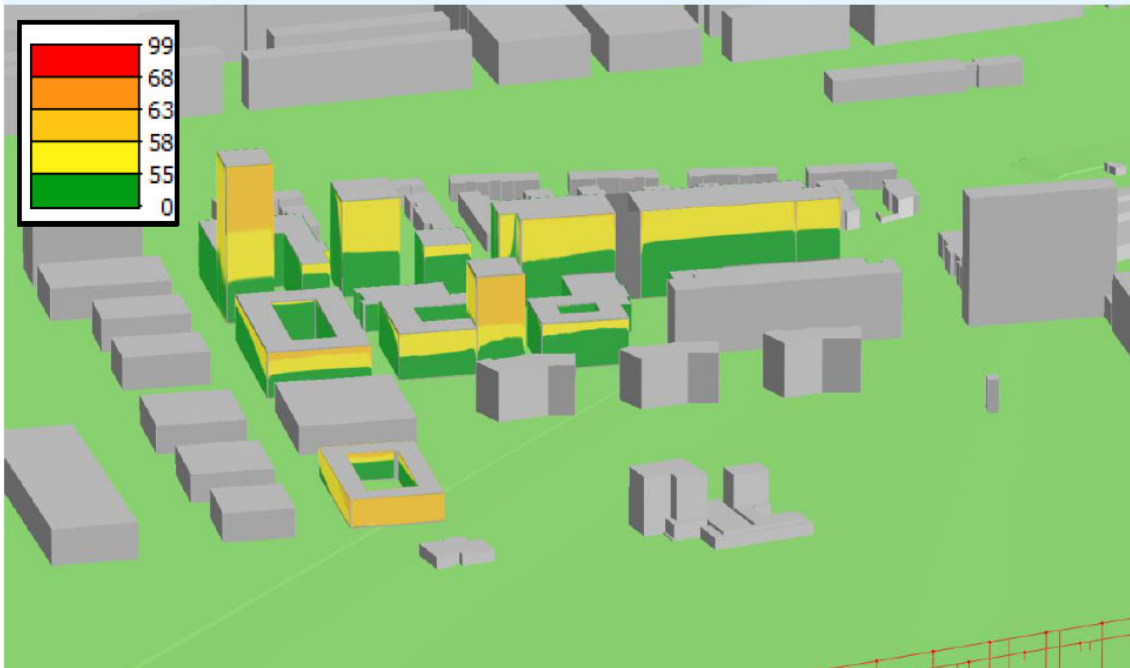




Figuur 2.10 Nestgeluid VKV

### Scheepvaartlawaaï (Nieuwe Maas)

Voor het geluid ten gevolge van de varende schepen gelden geen wettelijke grenswaarden. In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting door de varende schepen beoordeeld conform de beoordelingssystematiek die geldt railverkeerslawaaï. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting op de lager gelegen bouwlagen in veel gevallen lager is dan 55 dB. Op de meest belaste gevels en op de hoger gelegen bouwlagen is de geluidbelasting hoger. De maximaal berekende geluidbelasting ten gevolge van de scheepvaart op de Nieuwe Maas bedraagt 62 dB.



Figuur 2.11 Geluidbelasting scheepvaart Nieuwe Maas

#### **Cumulatieve geluidbelasting**

In het akoestisch onderzoek is de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht, zowel ten gevolge van de gezoneerde bronnen als ook ten gevolge van de niet gezoneerde bronnen. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 65 dB. In het gemeentelijke ontheffingsbeleid is een grenswaarde van 70 dB opgenomen. Daarboven is sprake van een onaanvaardbare cumulatieve geluidbelasting. Aan deze grenswaarde wordt ruimschoots voldaan. In de onderbouwing bij het Stap 3-besluit zal een nadere beschouwing van de cumulatieve geluidbelasting plaatsvinden.

#### **2.4.3. Analyse stap 1 en stap 2**

Bij het hanteren van de Stad en milieubenadering is het van belang om eerst te verkennen welke mogelijkheden er zijn om binnen Stap 1 en 2 te komen tot een (binnen de kaders van de Wet geluidhinder) uitvoerbaar plan:

- stap 1: het in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke plan vorming integreren van milieubelangen, alsmede het zoveel mogelijk treffen van brongerichte maatregelen;
- stap 2: het optimaal benutten van de ruimte binnen bestaande regelgeving.

#### **Vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan**

Bij de uitwerking van het masterplan is nadrukkelijk rekening gehouden met de milieusituatie ter plaatse en in de directe omgeving van het plangebied. Akoestisch gezien is het volgende van belang:

- Belangrijk uitgangspunt is dat het bestaand A-gebouw behouden blijft. Dit gebouw heeft door de locatie en hoogte een afscherpende werking voor de noordelijk gelegen bestaande en nog te ontwikkelen woongebieden. Sloop van dit gebouw zou daar leiden tot een forse toename van de geluidbelasting door het industrieterrein Botlek-Pernis;
- De dezonering van een deel van het plangebied en het wijzigen van de vigerende bedrijfsbestemmingen heeft positieve gevolgen voor de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woningen in de directe omgeving van het plangebied;
- Het offshorecluster dat binnen het plangebied wordt gerealiseerd vormt een overgang en buffer tussen de bestaande industrieterreinen en het nieuwe stedelijk gebied met woningen en andere functies. De ontsluiting voor vrachtwagens van het offshore-cluster en huidige bedrijvigheid wordt volledig gescheiden van het woongebied;
- De woningdichtheid loopt op van zuid naar noord (laagste woningdichtheid in hoogst belaste gebied);

- de bouwblokken zijn zo veel mogelijk akoestisch geoptimaliseerd (carrévormen ter hoogte van het park en in het middengebied);
- Door de verkeersstructuur en de ligging van de parkeervoorzieningen ontstaat een verkeersluw middengebied, waardoor de geluidbelasting door het wegverkeer niet ver het gebied in dringt;
- Een fasering die uitgaat van het in een vroeg stadium realiseren van het offshore cluster en de daarmee samenhangende afscherming.

### **Brongerichte maatregelen**

#### *Industrieterrein Botlek-Pernis*

Voor de geluidbelasting vanwege het industrieterrein Botlek-Pernis geldt dat bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen geen reële uitvoerbare oplossing bieden. Binnen Botlek Pernis zijn door de bedrijven in het kader van de saneringsprogramma's al veel maatregelen getroffen. Overdrachtsmaatregelen zijn niet reëel gelet op de ligging van zowel Botlek Pernis als het plangebied aan weerszijden van de rivier. Gezien de hoogte van de optredende geluidbelasting en de ligging is het ook niet mogelijk om binnen het plangebied meer afstand aan te houden tussen de geluidbronnen en de toekomstige woningen om zo te voldoen aan de uiterste grenswaarde.

#### *Industrieterreinen Koningin Wilhelminahaven, Vulcaanhaven en Klein Vettoord*

Het offshorecluster dat binnen het meest westelijke deel van het plangebied wordt gerealiseerd is in de beoogde situatie onderdeel van het gezoneerde industrieterrein. Dit deel van het plangebied wordt derhalve niet gedezoneerd. Om de geluidbelasting te beperken is er voor gekozen om de ontsluiting van het offshorecluster voor vrachtwagens via de westzijde te laten verlopen. Daarnaast dienen de bedrijfsactiviteiten binnen het offshorecluster inpandig plaats te vinden. Op die manier is de milieubelasting door het offshorecluster beperkt en zal dit een overgangszone vormen tussen de bestaande industrieterreinen en het nieuwe stedelijk gebied met woningen en andere functies. In het bestemmingsplan wordt geborgd dat de geluidbelasting door de activiteiten binnen het offshorecluster zeer beperkt is.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de vigerende rechten van de bestaande bedrijven op het gezoneerde industrieterrein. In de volgende fase zal nog specifiek afstemming plaatsvinden over de geluidbelasting door het bedrijf Nova Dock en de maatregelen die kunnen worden getroffen om overschrijdingssituaties te voorkomen (waarbij met name de piekgeluiden van belang zijn). Als bronmaatregelen niet mogelijk of wenselijk zijn, dan wordt een oplossing gezocht binnen het plangebied (afschermende voorzieningen en/of dove gevels). Een verdere optimalisatie van de afscherming binnen het offshorecluster zal alleen gevolgen hebben voor de geluidbelasting op de lager gelegen bouwlagen. Op de meest belaste locaties blijft op de hoger gelegen bouwlagen sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Het aantal punten waar de geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde is gelegen, is echter beperkt.

### **Mogelijkheden binnen wettelijke kaders**

#### *Dove gevels*

Een mogelijkheid die de Wet geluidhinder in dergelijke gevallen biedt is het toepassen van zogenaamde 'dove gevels'. Juist op de locaties waar een hoge geluidsbelasting optreedt, zijn dove gevels niet gewenst. De beleving van de locatie aan de Nieuwe Maas met een direct uitzicht op het water en het havengebied, vormen juist een van de belangrijkste kwaliteiten. Een volledige afscherming van de woningen door een dove gevel of vliesgevel (zodat in formele zin in het geheel geen sprake meer is van een gevel conform de wettelijke bepalingen) is hiermee in strijd en belemmert de beleving van deze kwaliteiten in ongewenste mate. Dit neemt niet weg dat gelet op de verhoogde geluidsbelasting, er wel maatregelen noodzakelijk zijn (zie nadere toelichting in paragraaf 2.6).

#### *Zeehavennorm*

Op grond van artikel 60 van de Wet geluidhinder kan voor nieuwe woningen binnen een bestaande zone van een industrieterrein met activiteiten die zeehavengebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden, een hogere waarde tot maximaal 60 dB(A) worden vastgesteld, wanneer de

geluidbelasting in hoofdzaak wordt bepaald door die activiteiten. Voorwaarde daarbij is ook dat de woningen worden gebouwd in het kader van een herstructurering, of planmatige verdichting van een bestaand woongebied, of wanneer de woningen worden gebouwd aansluitend aan het bestaande woongebied en slechts sprake is van een beperkte uitbreiding van het bestaande woongebied. Toepassing van de zeehavennorm blijkt in de praktijk vaak lastig te zijn omdat een deel van de geluidbelasting ook wordt bepaald door activiteiten die niet per definitie zeehavengebonden zijn. De gemeente Vlaardingen ziet af van het toepassen van de zeehavennorm en gaat bij een hogere geluidbelasting dan 55 dB(A) direct over op de Interimwet stad-en-milieubenadering.

#### *Vervangende nieuwbouw*

Op grond van artikel 61 kan voor nieuwe woningen ter vervanging van bestaande woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen onder voorwaarden een hogere waarde tot 65 dB(A) worden vastgesteld. In dit geval is geen sprake van het vervangen van bestaande woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.

#### **Conclusie**

Uitgangspunt van de ontwikkeling is duurzaam en doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat het vanwege de geluidbelasting door het industrieterrein Botlek-Pernis niet mogelijk is om te komen tot de beoogde transformatie zonder gebruik te maken van de mogelijkheden die de Interim Stad- en Milieubenadering biedt. Voor een beperkt aantal woningen geldt dat ook voor de geluidbelasting door de industrieterreinen Koningin Wilhelminahaven, Vulcaanhaven en Klein Vettenoord. De gemeente Vlaardingen is voornemens om een zogenaamd Stap 3-besluit te nemen voor de ontwikkeling van woningen binnen District-U. Het Stap 3-besluit heeft betrekking op woningen en zorgwoningen. Voor de onderwijsvoorzieningen kan wel worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Het exacte aantal woningen waarvoor een Stap 3-besluit nodig is, is afhankelijk van de uitkomsten van de nadere afweging en inzet van de verschillende maatregelen op gebouwniveau. Dit wordt in de volgende fase nader geconcretiseerd. Voor een deel van de woningen kan worden volstaan met een reguliere hogere waardenprocedure.

#### *Samenhang met vaststelling hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder*

Zoals hierboven is aangegeven is een afwijking van de milieuregelgeving met behulp van een Stap 3-besluit noodzakelijk voor een deel van de toekomstige woningen en andere geluidsgevoelige functies in het plangebied. Voor een ander deel van de woningen en voor de onderwijsvoorzieningen kan gebruik worden gemaakt van "reguliere" ontheffingen op basis van de Wet geluidhinder. Dat geldt ook voor de geluidbelasting door het wegverkeer en railverkeer. Vanwege de inhoudelijke samenhang en het belang van een heldere en eenduidige communicatie, zullen de procedures gelijktijdig worden doorlopen en één onderbouwing worden opgesteld die ten grondslag ligt aan het Stap 3-besluit en hogere waardenbesluit.

#### **2.5. Van welke milieukwaliteitsnorm of ander wettelijk voorschrift wordt afgeweken?**

Op grond van artikel 59, lid 1 van de Wet geluidhinder geldt voor nieuwe woningen binnen de wettelijke geluidzone van een industrieterrein een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en kan een hogere waarde worden vastgesteld tot maximaal 55 dB(A). Voor andere geluidsgevoelige functies zoals onderwijs geldt maximaal 60 dB(A). Voor een deel van de beoogde woningen binnen het gebied, kan niet aan deze voorwaarde worden voldaan. De gemeente Vlaardingen wil gebruikmaken van de mogelijkheden die de Interimwet stad-en-milieubenadering biedt. Met het voorgenomen Stap 3-besluit wordt afgeweken van de maximaal toelaatbare waarde van de geluidbelasting zoals bedoeld in artikel 59, lid 1 van de Wet geluidhinder, met dien verstande dat de geluidbelasting vanwege het industrieterrein Botlek-Pernis niet hoger zal zijn dan 61 dB(A). Voor het industrieterrein Koningin Wilhelminahaven, Vulcaanhaven en Klein

Vettenoord wordt eveneens gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de Interimwet stad-en-milieubenedering biedt. Ook de geluidbelasting vanwege dit terrein bedraagt maximaal 61 d(B)A.

## 2.6. Wat zijn de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid?

### 2.6.1. Milieusituatie en te verwachten gevolgen

#### Algemeen

De beoogde transformatie naar woon- en werkgebied kan niet los worden gezien van de sanering van een verouderd bedrijventerrein en de daarmee samenhangende verbetering van de milieusituatie binnen de Vlaardingse Rivierzone. De herontwikkeling van het District-U draagt hiermee in algemene zin bij aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit zoals in 2004 in het Structuurplan Rivierzone al is geformuleerd als één van de doelstellingen.

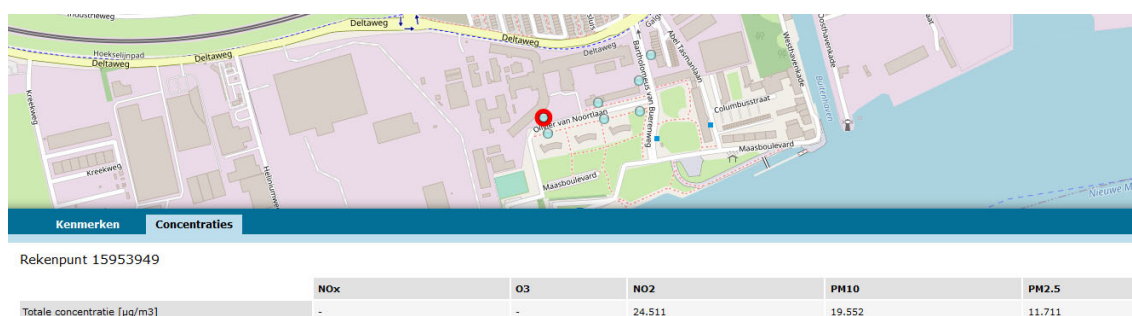
Hieronder wordt voor een aantal andere thema's op hoofdlijnen ingegaan op de milieusituatie binnen het plangebied en de gevolgen daarvan voor de beoogde herontwikkeling. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de informatie uit de toelichting bij het concept-ontwerpbestemmingsplan en de in dat kader uitgevoerde onderzoeken.

#### Geluid

In paragraaf 2.4.2 is ingegaan op de akoestische situatie binnen het plangebied. De blootstelling aan geluid kan verschillende nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. De belangrijkste gezondheidseffecten zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring. Gezien de resultaten van het akoestisch onderzoek zal een aanzienlijk deel van de woningen in de hogere geluidbelastingsklassen vallen, wat betekent dat er in potentie sprake is van een hoog aandeel ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Om de kans op hinder en slaapverstoring te beperken zullen verschillende akoestische maatregelen worden getroffen (zie paragraaf 2.6.2).

#### Luchtkwaliteit

Uit de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties ter hoogte van het plangebied (Olivier van Noortlaan en de Bartholomeus van Buerenweg) ruimschoots onder de grenswaarden liggen. Dat geldt ook voor de overige wegen in de wijde omgeving van het plangebied. Het is de verwachting dat de concentraties in de komende jaren verder zullen dalen door toepassing van schonere technieken.



Figuur 2.12 Uitsnede NSL-monitoringstool

De jaargemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  bedraagt 24 – 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (grenswaarde 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). De jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  ligt net onder de 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (grenswaarde 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en de concentratie  $\text{PM}_{2.5}$  bedraagt circa 12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Het is de verwachting dat de concentraties in de komende jaren verder zullen dalen. Met name de concentraties fijn stof zijn van belang met het oog op de mogelijke gezondheidseffecten. De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie ligt voor  $\text{PM}_{10}$  op 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Aan de advieswaarde wordt voldaan. Voor  $\text{PM}_{2.5}$  ligt de advieswaarde op 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . In 2020 liggen de concentraties ter hoogte van het plangebied nog net boven de advieswaarde, maar in 2030 zijn de concentraties volgens de monitoringstool lager dan de advieswaarde.

**Geur**

Het plangebied ligt op een afstand van enkele honderden meters van geur veroorzakende petrochemische industrie en andere bedrijvigheid die geuroverlast kan veroorzaken. De bedrijven zijn in verschillende richtingen rondom het plangebied gelegen. Er is dus bij meerdere windrichtingen kans op geurwaarneming. Dit zal lang niet altijd hinderlijk zijn, maar de kans is wel aanwezig vanwege de nabijheid van de bronnen tot de woningen en het karakter van de bedrijvigheid. In de publiciteitsuitingen richting potentiële toekomstige bewoners zal duidelijk worden gemaakt dat ter plaats verhoogde geurbelastingen kunnen optreden, zodat zij een afgewogen beslissing kunnen nemen.

**Externe veiligheid**

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende risicobronnen aanwezig, zoals het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas en enkele risicovolle inrichtingen. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende risicovolle inrichtingen aanwezig, zowel op de Vlaardingse terreinen als aan de overzijde van de Nieuwe Maas. Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de professionele risicokaart blijkt dat er geen sprake is van PR  $10^{-6}$ -contouren die tot over het plangebied reiken, zowel niet vanwege de inrichtingen als vanwege de Nieuwe Maas. Wel ligt het plangebied binnen de invloedsg gebied (voor groepsrisico) van een aantal inrichtingen. Ook ligt het plangebied binnen het invloedsg gebied van de Nieuwe Maas. Vanwege de transportroute over de Nieuwe Maas dient verder rekening te worden gehouden met een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De PAG-zone heeft een breedte van 40 meter. Voor nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen deze zone is een nadere motivering noodzakelijk. Binnen deze zone komen in District-U geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Ten behoeve van de herontwikkeling wordt bij het bestemmingsplan een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond zal advies worden gevraagd omtrent de verantwoording van het groepsrisico. De maatregelen die de Veiligheidsregio adviseert zullen onder meer betrekking hebben op de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in geval van een calamiteit. Deze maatregelen betreft het gemeentebestuur van Vlaardingen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

**Waterveiligheid**

De maaiveldhoogte van het gebied varieert: in het noordelijke deel van het plangebied is sprake van een maaiveldhoogte van circa 3,50 tot circa 4,00 m + NAP en in het zuidelijk deel van circa 3,00 tot circa 3,50 m + NAP. De Maeslantkering sluit momenteel bij een waterstand van 3,00 m + NAP (gemeten in het Boerengat in Rotterdam). Dit betekent dat de maximale waterstand bij Vlaardingen circa 3,20 m + NAP kan worden. Waar nodig worden delen van het plangebied opgehoogd. In het kader van het bestemmingsplan zal een nadere afweging van de overstromingsrisico's plaatsvinden.

**Bodem**

In het plangebied is in 2018 verkennend, actualiserend en nader milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd. De grond binnen het plangebied is overwegend licht verontreinigd. In het zuidwestelijke deel van het plangebied zijn sterke verontreinigingen aangetroffen. Verder is sprake van een spot met matige verontreinigingen met koper en een spot met een sterke verontreiniging met vluchtige organische chloriden (VOCl) in het grondwater. Ter plaatse van meerdere peilbuizen zijn in het grondwater sterke verontreinigingen met arseen aangetroffen. In overleg met het bevoegd gezag worden de vervolgstappen bepaald en noodzakelijke maatregelen getroffen. Daarmee worden belemmeringen vanwege de bodemkwaliteit weggenomen en kunnen nadelige gezondheidseffecten worden uitgesloten.

**2.6.2. Maatregelen**

Omdat het gaat om een relatief zwaar geluidbelaste locatie dient een zorgvuldige afweging plaats te vinden over de aanvaardbaarheid van en de voorwaarden waaronder transformatie naar woningbouw kan plaatsvinden. In de Interimwet is aangegeven dat moet worden nagegaan of de nadelige gevolgen van het voorgenomen besluit voor het milieu moeten en kunnen worden gecompenseerd. Onder compensatie kan daarbij worden verstaan (in deze voorkeursvolgorde):

- maatregelen binnen hetzelfde milieucompartiment waarin de normafwijking plaatsvindt (in dit geval geluid, bijvoorbeeld extra isolatie);
- maatregelen in een ander milieucompartiment;
- maatregelen op een ander vlak die bijdragen aan de leefomgevingskwaliteit.

Hieronder wordt op hoofdlijnen ingegaan op de te treffen maatregelen. In de onderbouwing van het Stap 3-besluit zullen deze maatregelen verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt is dat de compenserende maatregelen een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving (zowel binnen als buiten de woningen) en de kosten van de maatregelen (financieel) in verhouding staan met het compenserende effect.

#### **Compenserende maatregelen geluid**

Als mogelijke compensatie worden de volgende akoestische maatregelen overwogen:

- verhoogde geluidwering van de gevel;
- verhoogde contactgeluidisolatie en luchtgeluidisolatie tussen woningen en/of lagere geluidniveaus als gevolg van installatiegeluid;
- het realiseren van zo veel mogelijk geluidluwe buitenruimtes, ook in situaties waar dat op grond van het gemeentelijke ontheffingsbeleid niet noodzakelijk is (voor industrielawaai stelt het gemeentelijk beleid op dit punt geen eisen);
- het realiseren van collectieve geluidluwe buitenruimtes in gevallen waarin niet kan worden voorzien in een eigen geluidluwe buitenruimte;
- een akoestisch gunstige vormgeving en inrichting van het openbaar gebied.

In de onderbouwing van het Stap 3-besluit zullen de compenserende maatregelen per bouwblok verder worden uitgewerkt, rekening houdend met de optredende geluidbelastingen, woningtypes en de indeling van de bouwblokken en appartementen.





De voorliggende melding is gekoppeld aan het in procedure brengen van het concept-ontwerpbestemmingsplan District-U (in het kader van het wettelijk vooroverleg) en vormt de eerste stap in de procedure van het Stap 3-besluit. In dat kader vindt ook formele kennisgeving over het voornemen van een Stap 3-besluit plaats in onder meer huis-aan-huisbladen en via de elektronische weg. Ook vindt op basis van het concept-ontwerpbestemmingsplan en de melding Stap 3-besluit overleg en afstemming met de belanghebbenden plaats, rekening houdend met de afspraken zoals vastgelegd in het Afsprakenkader.

In de volgende fase vindt nog nader onderzoek plaats. De resultaten daarvan worden neergelegd in een rapportage Stap 3-besluit, rekening houdend met de wettelijke eisen die aan de inhoud van een dergelijke rapportage worden gesteld. Deze rapportage vormt de basis voor het ontwerpbesluit dat tezamen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage zal worden gelegd.

**Tabel 3.1 Procedurestappen Stap 3-besluit en bestemmingsplan**

<b>bestemmingsplan</b>	<b>Stap 3-besluit</b>
Opstellen concept-ontwerpbestemmingsplan.	Akoestisch onderzoek (stappen 1 en 2), opstellen melding Stap 3-besluit.
Vooroverleg concept-ontwerpbestemmingsplan.	Toezending melding Stap 3-besluit aan Gedeputeerde Staten en kennisgeving.
Verwerking resultaten inspraak en overleg, opstellen ontwerpbestemmingsplan.	Opstellen rapportage Stap 3-besluit.
Kennisgeving en terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan, zienswijzen van een ieder gedurende 6 weken.	Kennisgeving en terinzagelegging ontwerp Stap 3-besluit, zienswijzen een ieder gedurende 6 weken.
Verwerking zienswijzen en vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad.	Toesturen ingediende zienswijzen naar Gedeputeerde Staten, verwerken zienswijzen en vaststelling Stap 3-besluit door gemeenteraad. Toesturen van besluit daags na vaststelling aan Gedeputeerde Staten.
Bekendmaking bestemmingsplan gelijk met stap 3-besluit.	Bekendmaking Stap 3-besluit gelijk met bestemmingsplan.
Terinzagelegging bestemmingsplan en mogelijkheid indienen beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State gedurende 6 weken.	Terinzagelegging Stap 3-besluit en mogelijkheid indienen beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State gedurende 6 weken.





