

Werfplein 5



Nota van inspraak en overleg

projectnummer:
050100.18847.00

opdrachtgever:
I. de Feijter

datum:
08-12-2015

status:
definitief

Inhoud

Inleiding.....	3
Overzicht ingediende inspraak- en overlegreacties	4
Samenvatting en beantwoording reacties	5

Inleiding

Het voorontwerp bestemmingsplan Werfplein 5 heeft op basis van de Inspraakverordening Brielle van 12 juni 2015 tot en met 23 juli 2015 voor een ieder ter inzage gelegen. Tevens was het voorontwerp bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende deze termijn van 6 weken zijn belanghebbenden en belangstellenden in de gelegenheid gesteld zijn of haar inspraakreactie kenbaar te maken aan het college van B&W van de gemeente Brielle.

Tegelijkertijd met de inspraak heeft het in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bedoelde vooroverleg plaatsgevonden. Een aantal instanties en/of groeperingen met belangen binnen het plangebied is benaderd met het verzoek te adviseren over het voorontwerp bestemmingsplan.

In totaal zijn 1 inspraakreactie en 4 overlegreacties op het voorontwerp bestemmingsplan schriftelijk kenbaar gemaakt aan het college van B&W van de gemeente Brielle. De ingediende reacties zijn in deze nota samengevat en voorzien van een beantwoording.

Overzicht ingediende inspraak- en overlegreacties

Door de volgende personen en instanties is een reactie op het voorontwerp bestemmingsplan ingediend:

1. Inspreker 1
2. Gemeente Nissewaard, Postbus 25, 3200 AA, Spijkenisse
3. DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV, Schiedam
4. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Postbus 9154, 3007 AD, Rotterdam
5. Waterschap Hollandse Delta, Postbus 4103, 2980 CG, Ridderkerk

Samenvatting en beantwoording reacties

In dit hoofdstuk zijn zowel de inspraak- als overlegreacties samengevat en voorzien van een beantwoording door het college van B&W.

Reactie 1

Inspreker 1

Samenvatting

1. Reclamant verwijst naar het geldende bestemmingsplan Zwartewaal en is van mening dat de beoogde ontwikkeling strijdig is met de ambities zoals omschreven in dit bestemmingsplan. Een gewenste herontwikkeling van het gebied met recreatieve functies en eventueel een woonfunctie is gesteld als uitgangspunt. In het bestemmingsplan Zwartewaal is tevens expliciet aangegeven dat een ontwikkeling met een bedrijf in de milieucategorie 3.1 en/of 3.2 niet gewenst is. Voorliggend plan botst met de gestelde ambitie.
2. Reclamant geeft aan dat het onduidelijk is welk doel het bedrijfsverzamelgebouw dient. De invulling van het gedeelte dat niet wordt gebruikt voor eigen opslag is niet omschreven. Verzocht wordt meer inzicht te geven in de noodzaak van het bedrijfsverzamelgebouw en de soorten bedrijfsactiviteiten die zich hier kunnen vestigen.
3. Het is niet duidelijk waarom het betreffende bedrijf een nieuw en groter kantoor wenst. Uit bijlage 1 van de toelichting blijkt dat het kantoor in 125 werkplekken moet voorzien en dat dit gelijk is aan het huidige aantal werkplekken. Het is onduidelijk of een dergelijk groot en hoog kantoor nodig is in verhouding tot het aantal werkplekken. Gevraagd wordt of er alternatieven zijn onderzocht.
4. In het bestemmingsplan ontbreekt een afweging van de schaal van het bouwplan in relatie tot de omgeving. De maximale bouwhoogte van het kantoor wordt ten opzichte van de bepalingen in het vigerend bestemmingsplan verdubbeld (van 10,5 meter naar 21 meter) en is aanzienlijk hoger dan de bebouwing in de directe omgeving (overige bebouwing op het Werfplein en woningen aan de overzijde van de haven). Daarnaast voorziet het plan in bijna een verdubbeling van het bouwoppervlak. Reclamant is van mening dat het beoogde kantoor qua schaal niet past in de omgeving en verzoekt de toegestane bouwhoogte alsmede het toegestane bouwoppervlak te heroverwegen.
5. Reclamant is niet overtuigd van het gestelde in paragraaf 4.1 van het bestemmingsplan. Daarin wordt betoogd dat er geen knelpunten zijn voor de afwikkeling van het extra te verwachten verkeer. De conclusie dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie vergelijkbaar is met de huidige situatie als gevolg van een gelijk aantal werknemers in het kantoor is volgens reclamant onjuist. De berekening in paragraaf 4.1 laat zien dat de verkeersgeneratie verdriedubbeld ten opzichte van de huidige situatie. Zonder onderbouwing wordt geconcludeerd dat de capaciteit van de bestaande wegen voldoende is om deze extra verkeersgeneratie op te vangen. Verkeersafwikkeling via de bochtige, gedeeltelijk/tijdsgebonden afgesloten Bernissedijk is, met name voor vrachtverkeer, onwaarschijnlijk. Gevraagd wordt of de capaciteit van de Henry Fordstraat voldoet. Tevens wordt verzocht zowel de toekomstige verkeersgeneratie als de capaciteit van de bestaande wegen nogmaals te beoordelen.

Beantwoording

1. Het bestemmingsplan Zwartewaal is vastgesteld in 2013. Dit betreft een consoliderend bestemmingplan waarin, door het ontbreken van lopende projecten en initiatieven, nieuwe ontwikkelingen niet direct juridisch-planologisch mogelijk zijn gemaakt. In het bestemmingsplan Zwartewaal is gesteld dat wanneer het bedrijf Bilfinger Industrial Services verplaatst of haar activiteiten beëindigt dit een kans vormt om het gebied voor andere doeleinden in te richten en te gebruiken. Bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten wordt het als niet wenselijk gezien wederom een bedrijf met milieucategorie 3.2 toe te staan. Ten tijde van het schrijven van de toelichting van het bestemmingsplan Zwartewaal was het bedrijf Bilfinger Industrial Services nog voornemens met alle werkzaamheden op de locatie te stoppen. Inmiddels heeft het bedrijf Bilfinger Industrial Services aangegeven het terrein te willen herontwikkelen

ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. Hiervoor wordt een nieuw kantoorpand ontwikkeld evenals een bedrijfsverzamelgebouw. Het bedrijfsgebouw zal mogelijk deels gebruikt worden voor eigen opslag, voor het overige kunnen andere bedrijven zich hier vestigen. Bedrijven binnen milieucategorie 3.1 worden als toelaatbaar geacht op deze locatie aan de rand van de kern Zwartewaal. Middels de verschillende sectorale onderzoeken is aangetoond dat dit type bedrijven op deze locatie niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Het is correct dat in het bestemmingsplan Zwartewaal het voorbeeld is genoemd om meer recreatieve en/of woonfuncties toe te voegen in geval van herontwikkeling om de samenhang met de jachthaven en de kern van Zwartewaal te versterken. Een andere ontwikkeling is niet direct strijdig met de gemeentelijke ambities. De ambities voor de ontwikkeling van de gemeente op lange termijn zijn namelijk weergegeven in de gemeentelijke Structuurvisie. In de Structuurvisie wordt ingezet op behoud van bedrijfsactiviteiten en versterken van de economische structuur in de gemeente mits deze passen bij het karakter van de gemeente. Dit houdt dus niet in dat een herontwikkeling ten behoeve bedrijvigheid zonder een expliciete toeristische/recreatieve component niet wenselijk is op de planlocatie. Juist wanneer er een kwaliteitsimpuls gegenereerd wordt, draagt een herontwikkeling bij aan andere ambities gesteld door de gemeente zoals een duurzame leefomgeving met voldoende groen. Omdat het plan naast de bedrijfsbebouwing en het kantoor voorziet in onder andere de aanleg van een wandelpad in een groene omgeving is er wel degelijk aansluiting met de ambities van de gemeente Brielle. De beoogde ontwikkeling voorziet daarnaast in een sterkere, integrale, samenhang tussen bedrijfsbebouwing, openbaar gebied en water. In vergelijking met de huidige bebouwing wordt dit gezien als een kwaliteitsimpuls voor het gehele gebied.

2. De bouw van een bedrijfsverzamelgebouw op de locatie is wenselijk zodat ook andere bedrijven zich aan de rand van de kern Zwartewaal kunnen vestigen. Dit versterkt de economische structuur van de gemeente en biedt nieuwe werkgelegenheid. Het is nog niet bekend welke specifieke bedrijven zich hier zullen vestigen. Dit hoeft ook niet in het bestemmingsplan vastgelegd te worden. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen is wel een bestemmingsvlak bepaald en een maatvoering vastgelegd. Bovendien is middels de opgenomen aanduiding het soort bedrijven wat zich hier kan vestigen afgebakend. De regels behorend bij de aanduiding schrijven voor dat alleen bedrijven tot en met een milieucategorie 3.1 toelaatbaar zijn zodat er geen hinder wordt veroorzaakt naar de directe omgeving. De bedrijven die binnen deze categorisering passen, zijn weergegeven in de bij de regels bijgevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten.
3. Het nieuwe kantoorpand vervult de behoefte aan kantoorruimte voor Bilfinger Industrial Services. Op dit moment worden de kantoorwerkzaamheden verricht in een verouderd pand en in de portocabins op het terrein. Deze kantoorruimte voldoet daarmee niet meer aan de eisen en wensen qua grootte, gewenste werkomgeving en representativiteit. Het nieuw te bouwen kantoorpand zal gaan fungeren als hoofdkantoor van de Benelux en zal bij nader inzien onderdak moeten bieden aan circa 160 werknemers. Om te voldoen aan deze extra ruimtevraag is een uitbreiding van de huidige kantoorfaciliteiten benodigd. Tevens kan daarmee worden voldaan aan de wens om in een eigentijdse werkomgeving te voorzien in een representatief pand.
4. De aanwezige bebouwing is op dit moment qua oppervlakte al grootschalig van aard door de aanwezige loodsen op het terrein van Bilfinger Industrial Services zelf, maar ook bij de jachthaven. Het is correct dat in het bestemmingsplan bijna een verdubbeling van het bouwoppervlak mogelijk wordt gemaakt. Dit bevindt zich met name in het nieuw te bouwen kantoorpand. Het kantoorpand wordt ondanks de voorziene hoogte inpasbaar in de omgeving geacht omdat er veel aandacht in het ontwerp is besteed aan beeldkwaliteit, kleurstelling en materiaalgebruik. Door de omgeving van zowel het kantoorpand als het bedrijfsverzamelgebouw in te richten ten behoeve van groen, een wandelroute en water wordt de ontwikkeling als geheel landschappelijk ingepast. De welstandscommissie heeft op 5 november 2015 een positief advies afgegeven voor nadere uitwerking van het ontwerp op basis van de huidige en in het voorontwerp bestemmingsplan vastgelegde uitgangspunten.
5. Op verzoek van reclamant is zowel de toekomstige verkeersgeneratie, de verkeersafwikkeling over het wegennet als de capaciteit van de bestaande wegen nogmaals onderzocht.

In het voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven dat de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling circa 750 mvt/etmaal bedraagt. De verkeerstoename zal per saldo echter kleiner zijn, omdat de huidige functies vervallen. Uit tabel 1 blijkt dat de verkeersgeneratie van de huidige functies circa 350 mvt/etmaal bedraagt. De toename bedraagt circa 406 mvt/werkdagetaal. In tabel 1 is de berekening van de verkeersgeneratie weergegeven. Daarbij is aangesloten bij de CROW-kencijfers uit publicatie 317 voor een weinig stedelijke gemeente in het restgebied van de bebouwde kom.

Tabel 1 Verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie

Functie	Omvang	Kencijfer	Verkeersgeneratie mvt/etmaal gemiddelde weekdag	Omrekenfactor weekdag – werkdag	Verkeersgeneratie mvt/etmaal gemiddelde werkdag
Toekomstige situatie					
Kantoor	3.800 m ² bvo	8,75 mvt/100 m ² bvo	332,5	1,33	442,2
Bedrijfsverzamelgebouw	2.970 m ² bvo	7,85 mvt/100 m ² bvo	233,1	1,33	310,1
Totaal			565,6		752,3
Huidige situatie					
Kantoor	1.890 m ² bvo	8,75 mvt/100 m ² bvo	165,4	1,33	219,9
Opslag	1.980 m ² bvo	4,8 mvt/100 m ² bvo	95,0	1,33	126,4
Totaal			260,4		346,3
Vershil huidig-toekomstig			305		406

Op basis van tabel 1 neemt het verkeer met maximaal 406 mvt/werkdagetaal toe. Dit verkeer zal zich hoofdzakelijk afwikkelen via de Bernissedijk en de Henry Fordstraat naar de N218. Gezien het wegprofiel en de routing van de Wioldijk richting Heenvliet is het niet reëel te veronderstellen dat hier veel verkeer heen zal rijden. Daarom is ervan uitgegaan dat al het verkeer via de Bernissedijk en de Henry Fordstraat naar de N218 zal afwikkelen. In het bestemmingsplan is aangegeven dat deze verkeersgeneratie op het omliggende wegennet kan worden afgewikkeld. Het omliggend wegennet heeft hiervoor voldoende capaciteit. Om dit nader te onderbouwen is bezien hoeveel verkeer zonder onderhavige ontwikkeling gebruik maakt van de Henry Fordstraat.

Om te beoordelen of de Henry Fordstraat het verkeer kan faciliteren, zijn in september/oktober 2015 verkeerstellingen uitgevoerd. De verkeersgegevens uit deze telling zijn met een jaarlijkse autonome groei van 1% doorgerekend naar het prognosejaar 2026 en opgehoogd met de toename van de ontwikkeling. Van belang bij de beoordeling van de verkeersintensiteit is dat een 30 km/h-weg binnen de bebouwde kom conform CROW-publicatie 230 maximaal 5.000 mvt/etmaal bedraagt. In tabel 2 zijn de resultaten van de verkeerstellingen opgenomen en de toename als gevolg van de ontwikkeling.

Tabel 2 Verkeersintensiteiten Henry Fordstraat

Mvt/werkdagetaal	Verkeerstelling 2015	2026 excl. ontwikkeling	Toename ontwikkeling	2026 incl. ontwikkeling
Henry Fordstraat				
Dorpsstraat – Hollemarestraat	1.420	1.584	406	1.990

Hollemarestraat – N218	3.206	3.577	406	3.983
------------------------	-------	-------	-----	-------

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de verkeersintensiteiten inclusief ontwikkeling nog onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten blijven. Op de Henry Fordstraat ten noorden van de Hollemarestraat en de Bernissedijk blijven de intensiteiten hier zelfs ruimschoots onder. De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling zal op de omliggende wegen dan ook niet tot problemen leiden.

De bovenstaande onderbouwing wordt opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan.

Reactie 2

Gemeente Nissewaard, Postbus 25, 3200 AA, Spijkenisse

Samenvatting

1. Reclamant is van mening dat het verkeer zo kort mogelijk en via de meest geschikte wegen ontsloten moet worden. De Henry Fordstraat wordt als minder geschikt gezien. Binnendoor naar Heenvliet is ongewenst. De weg is hiervoor niet ingericht en er is reeds sprake van sluipverkeer. De route naar de N18 moet volgens reclamant lopen via Bernissedijk-Wieldijk-Kanaaldijk West.
2. De genoemde verkeersprognose bevat tegenstrijdigheden. Gesteld wordt dat de verkeersgeneratie vergelijkbaar zal zijn met de huidige situatie aangezien circa hetzelfde aantal mensen in het kantoorgebouw zal gaan werken als nu het geval is. Tegelijkertijd is berekend dat de verkeersproductie verdriedubbelt van 250 naar 750 mvt/etmaal.

Beantwoording

1. Gezien het smalle wegprofiel en de routing van de Wieldijk richting Heenvliet is het niet reëel te veronderstellen dat hier veel verkeer heen zal rijden. Daarom is ervan uitgegaan dat al het verkeer via de Bernissedijk en de Henry Fordstraat naar de N218 zal afwikkelen. Uit de vernieuwde verkeersprognose (antwoord op punt 5 van inspraakreactie 1) blijkt dat de Henry Fordstraat geschikt is om de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling op te vangen. Hiermee wordt naar inzien van de gemeente het verkeer op de meest korte en efficiënte wijze afgewikkeld.
2. Voor een beantwoording van de ingediende reactie wordt verwezen naar het antwoord op punt 5 van inspraakreactie 1.

Reactie 3

DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV, Schiedam

Samenvatting

1. Reclamant stelt dat ingestemd kan worden met de milieuparagraaf van het bestemmingsplan voor wat betreft de aspecten industrielawaai, wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en mer-wetgeving. De aspecten bodem en ecologie kunnen niet beoordeeld worden vanwege het ontbreken van aanvullend onderzoek c.q. een quickscan.
2. In de paragraaf bedrijven en milieuzonering wordt uitgegaan van een gemengd gebied. De woningen in Zwartewaal zijn echter gelegen in een rustige woonwijk. In het geldend bestemmingsplan Zwartewaal is ook uitgegaan van een rustige woonwijk. Opgemerkt wordt dat ook aan een richtafstand van 50 meter voor geluid vanaf de bestemming bedrijven zonder problemen kan worden voldaan.
3. In de toelichting van het bestemmingsplan is in de paragraaf externe veiligheid beschreven dat de aanwezigheid van het Hartelkanaal niet van invloed is op de risicosituatie in het plangebied. Een goede motivering hiervoor ontbreekt. Tevens is het veiligheidsadvies van de VRR, d.d. 29 juni 2015, niet

meegenomen in de motivering. Geadviseerd wordt het systeem 'Bediening op Afstand-Ventilatie' (BOA-V) onder de aandacht te brengen van de initiatiefnemer.

Beantwoording

1. De genoemde instemming wordt voor kennisgeving aangenomen. De resultaten van de ecologische quickscan waren ten tijde van de ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan nog niet bekend en zijn toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan. Aanvullend aferkend bodemonderzoek kan pas plaatsvinden als de panden gesloopt zijn. Eén van de verontreinigingslocaties is namelijk direct naast het gebouw aangetroffen. Om dus te kunnen bepalen tot hoever de verontreiniging reikt, dient het gebouw eerst gesloopt te zijn. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning dient dit onderzoek toegevoegd te worden.
2. Het is correct dat in het bestemmingsplan Zwartewaal de richtafstanden tot bedrijven zijn gehanteerd die gelden voor het omgevingstype rustige woonwijk. Omdat er bij nader inzien sprake is van geringe functiemenging in het gebied, wordt in de toelichting van het bestemmingsplan de paragraaf bedrijven en milieuzonering aangepast. De dichtstbijzijnde woningen worden gecategoriseerd als rustige woonwijk. De te hanteren richtafstand wordt daarmee 50 meter. Omdat de afstand van de bedrijfsbestemming tot de dichtstbijzijnde woningen circa 60 meter is, wordt ook ten aanzien van het omgevingstype rustige woonwijk voldaan aan de richtafstand en zal dus sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
3. In de toelichting van het bestemmingsplan is in de paragraaf externe veiligheid aangegeven dat over het Hartelkanaal vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het Hartelkanaal is een belangrijke binnenvaarweg (een zogenaamde zwarte watergang), maar is niet direct gelegen aan het plangebied. Bij zwarte watergangen kan de PR 10 -6 risicocontour groeien tot de oeverlijn en ligt het plasbrandaandachtsgebied 25 meter landwaarts vanaf de waterlijn. De afstand van de beoogde ontwikkeling tot de watergang is circa 200 meter. De aanwezigheid van de watergang is hiermee niet van invloed op de risicosituatie in het plangebied. Deze conclusie is bevestigd in het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Zij geven aan dat het meest waarschijnlijke scenario bij een ongeval op het Hartelkanaal een toxisch scenario zou zijn. Het plangebied ligt echter buiten de 1% letaliteitscontour en voldoet daarmee aan het beleid en normstelling ten aanzien van externe veiligheid. De conclusie van het advies van de VRR wordt toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan. Het systeem BOA-V wordt daarnaast onder de aandacht gebracht van de initiatiefnemer.

Reactie 4

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Postbus 9154, 3007 AD, Rotterdam

Samenvatting

1. Reclamant heeft advies uitgebracht in het kader van externe veiligheid waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten zijn beschouwd. Volgens reclamant is één relevante risicobron aanwezig, het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Hartelkanaal. In de bijlage is een veiligheidsadvies bijgevoegd waaruit geconcludeerd kan worden dat het plangebied buiten de 1% letaliteitscontour ligt wanneer zich een toxisch scenario voor doet op het Hartelkanaal (meest waarschijnlijk).
2. Op basis van de Wet veiligheidsrisico's wordt geadviseerd zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie voor aanwezige personen in geval van calamiteit middels de campagne 'Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand'.

Beantwoording

1. De inspraakreactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De conclusies uit het veiligheidsadvies worden verwerkt in de paragraaf externe veiligheid van het ontwerp bestemmingsplan.
2. Bilfinger Industrial Services zal op de hoogte worden gebracht van desbetreffende campagne.

Reactie 5

Waterschap Hollandse Delta, Postbus 4103, 2980 CG, Ridderkerk

Samenvatting

1. Reclamant stelt dat op het overwegend verharde terrein een nieuw bedrijfspand zal worden opgericht. Door deze herontwikkeling zal het oppervlak verhard terrein niet toenemen. Afvalwater en schoon hemelwater moeten gescheiden worden afgevoerd. Het plan voldoet verder aan de waterstaatkundige uitgangspunten.

Beantwoording

1. Het verhard oppervlak zal door de herontwikkeling inderdaad niet toenemen. Het plangebied is in de huidige situatie reeds vrijwel geheel verhard. Ten opzichte van het voorontwerp bestemmingplan wordt in het ontwerp bestemmingsplan de mogelijkheid toegevoegd een gedeelte van de kade ter hoogte van het bedrijfsverzamelgebouw recht te trekken. In geval van het rechte trekken van de kade, zal water gedempt worden. In principe moet er op dat moment water gecompenseerd worden. Het plangebied is echter buitendijks gelegen. Hiervan kan gesteld worden dat regenwater dat op de recht te trekken kade valt vrij afstroomt richting het water. Voor dergelijke buitendijkse gebieden geldt geen wateropgave. Watercompensatie is dan ook niet noodzakelijk voor deze werkzaamheden.

Conform de Leidraad Riolering en het vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Het afvalwater zal in onderhavige ontwikkeling worden afgevoerd via de bestaande gemeentelijke riolering. Het afstromend hemelwater van het bedrijfsverzamelgebouw kan in het geval van onderhavig project grotendeels infiltreren in de bodem via het omliggende groen. Vanaf het nieuw te bouwen kantoorpand zal het hemelwater afgevoerd worden richting de aan te leggen vijverpartij. Een overloop van de vijver naar omliggend water zoals de jachthaven wordt daarbij mogelijk gemaakt.