



spijkenisse

centrum noord-west

bestemmingsplan

adviesbureau voor ruimtelijk beleid

ontwikkeling
en inrichting



spijkenisse

centrum noord-west

bestemmingsplan

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
1595.00	30 mei 2009	1 april 2009		

opdrachtleider : mw. ir. K.M.A. Hoogenboezem-Lanslots

toelichting

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Ligging plangebied	3
1.3. Vigerende plannen	3
1.4. Planvorm	4
1.5. Leeswijzer	4
2. Gebiedsvisie	5
2.1. Historie	5
2.2. Bestaande situatie	5
2.3. Toekomstige situatie	6
3. Juridische planbeschrijving	11
3.1. Planvorm	11
3.2. Bestemmingsregeling	11
3.3. Handhaving	13
4. Beleidskader	15
4.1. Rijksbeleid	15
4.2. Provinciaal en regionaal beleid	16
4.3. Gemeentelijk beleid	18
4.4. Conclusie	20
5. Programma	21
5.1. Kantoren	21
5.2. Voorzieningen	23
5.3. Verkeer	24
6. Onderzoek	27
6.1. Bedrijvigheid	27
6.2. Wegverkeerslawaaï	28
6.3. Luchtkwaliteit	29
6.4. Industrielawaai	30
6.5. Bodem	31
6.6. Externe veiligheid	32
6.7. Horeca	34
6.8. Waterhuishouding	34
6.9. Ecologie	37
6.10. Cultuurhistorie en archeologie	40
6.11. Leidingen	41
6.12. Duurzaamheid	41
7. Uitvoerbaarheid	43
7.1. Economische uitvoerbaarheid	43
7.2. Inspraak	43
7.3. Overleg	43

Bijlagen:

1. Achtergrondinformatie over bodem.
2. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
4. Onderzoeksresultaten luchtkwaliteit.



231-1159-00-0 JVF-fig

figuur 1
ligging plangebied

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de aanleiding om dit bestemmingsplan op te stellen, het plangebied en de vigerende bestemmingsplannen. Vervolgens wordt ingegaan op de planvorm, waarna wordt afgesloten met de leeswijzer waarin de opbouw van deze plantoelichting wordt beschreven.

1.1. Aanleiding

De gemeente Spijkenisse heeft een actualiseringslag voor de komende 10 jaar voor de bestemmingsplannen in de gemeente ingezet. Het doel van de operatie is te komen tot een actueel en eenduidig juridisch planologisch kader. Het bestemmingsplan Centrum Noord-West wordt opgesteld in het kader van de actualiseringslag. Het bestemmingsplan Centrum Noord-West omvat het gebied binnen de Groene Kruisweg, Stationsstraat, Hekelingseweg en Vierambachtenboezem.

In het Stadsplan 2010 is een integrale visie uiteengezet op verschillende beleidsgebieden binnen de gemeente. Onderdeel hiervan is de aanwijzing van centrumgerichte routes die kunnen worden gezien als dragers van bedrijvigheid en voorzieningen in aanloop tot het centrum. In het plangebied zijn de afgelopen jaren reeds diverse gebouwen gerealiseerd die voldoen aan de ruimtelijke en functionele visie voor het plangebied. Daarnaast zijn er in het plangebied nog enkele nieuwe ruimtelijke claims die vragen om een adequate juridische regeling. Het bestemmingsplan wordt opgesteld om:

- de reeds vergunde ontwikkelingen te formaliseren;
- verdere uitvoering van de visie en het ruimtelijke beleid mogelijk te maken;
- gewenste mogelijkheden tot realisatie te kunnen vergunnen en bestaande rechten vast te leggen en te handhaven alsmede ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

1.2. Ligging plangebied

De noordelijke grens van het plangebied wordt gevormd door het langs de noordkant van de Groene Kruisweg lopende water. Aan de westkant wordt het plangebied begrensd door de Hekelingseweg, aan de oostkant door de Stationsstraat. De tuinen van de Oranjebuurt, deels de Oranjelaan, de zuidkant van het Koningin Julianaplein en de Vierambachtenboezem vormen de zuidelijke grens.

Het plangebied ligt in het hart van Spijkenisse tegen de binnenstad aan. Het Kerkplein, dat aansluit op de zuidoostelijke woonbebouwing van het gebied, vormt een overgang naar het kerncentrum van Spijkenisse. Het Julianaplein, als tegenpool, vormt de overgang naar de rustige, volgens de inzichten van de Delftse School gebouwde tuinwijk Oranjebuurt. Langs de gehele noordkant rijdt het verkeer over de Groene Kruisweg, die als druk bereden doorgangsroute een duidelijke barrière vormt naar de noordelijke woonwijken toe.

1.3. Vigerende plannen

Binnen het plangebied vigeren momenteel de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd
Oranjebuurt	03-04-1985	10-12-1985
Schiekamp/Hoogwerf herziening 1981	08-07-1982	08-11-1983
Schiekamp-zuid	10-10-1963	16-03-1964
Hoogwerf-zuid	10-10-1963	26-01-1964
Centrum-west	12-06-1968	05-02-1969
West herziening 1966	08-09-1966	06-06-1967
West	16-10-1955	19-06-1956
Jan Campertkade		22-08-1960

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd
Stadscentrum	26-06-1973	02-06-1977
Molenwei	03-04-1985	10-12-1985

Deze bestemmingsplannen kennen een over het algemeen een verouderde regeling die niet is afgestemd op het nieuwe beleid van de gemeente.

1.4. Planvorm

Het bestemmingsplan Centrum Noord-West staat in dit plangebied een aantal nieuwe ontwikkelingen toe ten behoeve van de ruimtelijke en functionele versterking van de omgeving Spijkenisse. De juridische planvorm wordt dan ook afgestemd op het kunnen realiseren van de beoogde nieuwe ontwikkelingen.

Ten behoeve van de gewenste ontwikkelingen wordt het bestemmingsplan in hoofdzaak een gedetailleerd plan, waarin duidelijke grenzen aan de bestemmingen zijn gegeven waarbinnen een redelijke mate van flexibiliteit opgenomen is. Om de ruimtelijke aanvaardbaarheid te garanderen en voldoende rechtszekerheid te bieden aan de bewoners en andere gebruikers van het gebied, wordt een daarbij redelijk gedetailleerd plan opgesteld. Ten behoeve van het gebied voor de ontwikkeling van kantoren aan de Groene Kruisweg is een globalere regeling opgenomen, waarbinnen de ontwikkeling moet plaatsvinden.

1.5. Leeswijzer

In het eerste gedeelte van deze plantoelichting, hoofdstuk 2 en 3, is de gewenste ontwikkeling van Centrum Noord-West beschreven met de juridische regeling. Dit betekent dat de gebruikers (burgers en plantoetsers) kunnen volstaan met het lezen van deze hoofdstukken.

De hoofdstukken 4 tot en met 7 bevatten de onderzoeken en analyses, op basis waarvan de uiteindelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Hoofdstuk 2 bevat de gebiedsvisie waarin een korte beschrijving van het plangebied is opgenomen en de uitgangspunten voor de regeling in het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 wordt in aansluiting op de gebiedsvisie een toelichting gegeven op de gekozen planvorm en de gedachten die ten grondslag liggen aan de juridische regeling, zoals deze op de plankaart en in de voorschriften is opgenomen.

In hoofdstuk 4 is een samenvatting opgenomen van het actuele beleidskader dat relevant is voor het plangebied. Hierbij wordt ingegaan op het beleid van het rijk, de regio en provincie en gemeente. De gemeentelijke beleidsdocumenten komen hier beknopt aan bod. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het beoogde programma waarbij vervolgens in hoofdstuk 6 inzicht wordt gegeven in het onderzoek naar de relevante milieuaspecten. Hoofdstuk 7 gaat ten slotte in op de uitvoerbaarheid van het plan.

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie op het plangebied beschreven. Eerst wordt ingegaan op de historie, vervolgens de bestaande situatie van het plangebied zelf en de directe omgeving en vervolgens wordt de toekomstvisie beschreven.

2.1. Historie

Het plangebied neemt een belangrijke plaats in bij de ontwikkeling van Spijkenisse in de 20^e eeuw. Het gebied herbergt nog belangrijke elementen die de historie van het gebied illustreren.

Langs de Stationsstraat, die vroeger als "Voorweg" de verbinding vormde tussen de Voorstraat en de Hartelse dijk, bevonden zich meerdere boerderijen, waaronder ook de in 1876 gebouwde boerderij met woonhuis, de huidige Stationsstraat 8.

Een belangrijke verbindingslijn tussen stad en land was sinds het begin van de 20^e eeuw de trambaan die vanuit Rotterdam-Zuid via Spijkenisse naar Hellevoetsluis en Oostvoorne liep. Ruim zestig jaar lang verzorgde de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) de verbinding op de eilanden. Het tracé van de trambaan is nu nog als herkenbare lijn (van dijken en boombeplanting) zichtbaar in het landschap.

Kort voor de Tweede Wereldoorlog werd een weg aangelegd, parallel aan de toen al bestaande trambaanlijn. Vanwege verscheidene verbredingen van de Groene Kruisweg, werd de groene bufferzone tussen de twee verkeerslijnen steeds smaller. Na het wegvallen van de trambaan werden er fietsroutes op grote delen van de trambaandijken aangelegd.

Op basis van het Structuurplan 1953, dat uitging van een extra aantal van duizend inwoners in twaalf jaar, werden praktisch tegen het centrum aan drie nieuwbouwwijken gerealiseerd: de Oranjebuurt, de Vogelbuurt en de Zeeheldenbuurt. Net als de Molenwei, die in 1953 als eerste naoorlogse nieuwbouwwijkje van Spijkenisse werd opgeleverd, kenmerken zich deze wijken door traditionalisme, kleinschaligheid en een ambachtelijke baksteenarchitectuur in een vormtaal, die neigt naar de "Delftse School". Karakteristiek zijn eenvoudige straatprofielen met daarin opgenomen groenelementen. Het voormalige gemeentehuis (nu bekend als "trouwhuis") werd geopend in 1958.

In het plangebied bevinden zich de volgende karakteristieke panden met historische waarde:

- Stationsstraat nr. 8: een boerderij van het Zuid-Hollandse eilandentype met aangebouwde schuur, gebouwd rond 1876. De boerderij staat genoemd in de inventarisatie historische/karakteristieke gebouwen Spijkenisse/Hekelingen, deze inventarisatie is geactualiseerd in 1996. Verder wordt dit pand genoemd in MIP (Monumenten Inventarisatie Project) van de provincie Zuid Holland.
- Julianaplein: het in 1958 geopende voormalige gemeentehuis van Spijkenisse. Dit voormalige gemeentehuis is een potentiële kandidaat voor de gemeentelijke monumentenlijst en onlangs geheel gerenoveerd.

2.2. Bestaande situatie

Het plangebied ligt centraal in Spijkenisse en heeft drie verschillende randen.

Aan de noordzijde ligt de belangrijke doorgaande route Groene Kruisweg. Deze vormt het belangrijkste alternatief voor het verkeer bij stremmingen op de A15 (Botlek corridor). Aan de zuidoostzijde grenst het gebied aan de oude binnenstad en aan de zuidkant grenst het gebied aan een woongebied. De ligging aan de rand van het centrum, de woongebieden en langs de Groene Kruisweg weg maakt het gebied een duidelijk overgangsgebied.

Het plangebied zelf is deels bebouwd en bestaat deels uit groene beplante gronden. De noordoostzijde van het plangebied is reeds deels ontwikkeld als representatieve kantorenlocatie langs de Groene Kruisweg, het andere deel bestaat uit een groene ruimte met een marginale gebruikswaarde. Aan de zuidoostkant, tegen de oude binnenstad, is een nieuw woongebied ontwikkeld dat aansluit bij de schaal en functies aan de oost- en zuidzijde van het plangebied. Centraal in het plangebied, aan het koningin Julianaplein, ligt het in 1958 geopende voormalige gemeentehuis. Langs de zijanten wordt het omsloten door de woonbebouwing van de Oranjelaan en Jan Campertlaan.

Op de route op het eiland Voorne-Putten tussen Westvoorne en Rotterdam is de Groene Kruisweg (N218, N493 en N492) de belangrijkste lange continue lange lijn waaraan verschillende gebieden zijn gelegen. De lijn verbindt de kernen van Rotterdam, Rhoon, Poortugaal, Hoogvliet, Geervliet, Heenvliet, Zwartewaal en Brielle richting Oostvoorne.

Deze kernen presenteren zich met name aan deze lijn. Ook Spijkenisse presenteert zich langs deze lijn. Echter, de presentatie van Spijkenisse laat hier te wensen over.

Eenzijds is dit te wijten aan het gebrek aan ruimtelijke samenhang en begeleiding. Anderzijds is het programma langs de lijn niet representatief voor de positie van Spijkenisse binnen de regio. Het noordwestelijk deel van het plangebied, evenwijdig aan de Groene Kruisweg, is thans een groene beplante strook met een minimale gebruikswaarde. Een nieuwe representatieve hoogwaardige invulling langs de Groene Kruisweg is gewenst.

Langs de Stationsstraat staat een grote kenmerkende voormalige boerderij met een benzine-station. Het is gewenst de boerderij te behouden langs de Stationsstraat, echter de functie met benzinestation past niet in de woonomgeving. Een functieverandering van de oude boerderij zal bijdragen aan het woongenot in de omgeving.

Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de woonwijk Oranjebuurt. De bebouwing bestaat voor het grootste deel uit woningen. Deze wijk bestaat uit korte stroken van maximaal 10 woningen, her en der afgewisseld met enkele grote vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen. Aan de buitenkant van deze kleinschalige wijk staan enkele grotere bebouwingselementen zoals gestapelde woningbouw, voorzieningen en bedrijven.

Aan de noordrand van de Oranjebuurt, aan de Oranjelaan, staan vrijstaande woningen. Dit gebied vormt thans de overgang van de groene strook langs de Groene Kruisweg en de rest van de Oranjebuurt.

Aan het westelijke uiteinde van de straat zijn een tweetal bedrijven met woning gesitueerd. Een van de twee bedrijven is een aannemer welke niet goed past bij de naastgelegen woonfunctie. De bedrijfsactiviteiten als zodanig zijn op deze locatie niet wenselijk. Daarnaast leveren de gebouwen waarin de aannemer is gevestigd een zeer rommelig beeld op en passen niet in het verkavelingsprincipe ter plaatse. Een betere ruimtelijk-functionele afstemming is om deze reden gewenst. Niettemin wordt er om juridische redenen –te weten het respecteren van de bestaande situatie –van uitgegaan dat het bedrijf gedurende de planperiode gehandhaafd kan worden. De gemeente zal echter medewerking geven aan een transformatie als daaromtrent overeenstemming wordt bereikt.

2.3. Toekomstige situatie

Stedenbouwkundige bebouwingsstructuur

Het plangebied kenmerkt zich in ruimtelijk en functioneel oogpunt door sterke diversiteit. De verschillende deelgebieden zullen daarom apart worden beschreven.

Groene Kruiswegzone

Langs de Groene Kruisweg is in het recente verleden een reeks van kantoren gerealiseerd. De bebouwing presenteert zich naar de Groene Kruisweg, zodat de ligging van het centrum van Spijkenisse vanuit de Groene Kruisweg zichtbaar en voelbaar is. Om deze reden zijn er hoge eisen aan de architectuur gesteld. Het centrum is beter voelbaar bij de weggebruikers nu er tussen de gebouwen een geringe afstand zit en de bebouwing als een wand gaat werken. Aan de oostzijde van het plangebied is met een reeks kantoren al een aanzet gemaakt. In het westelijk deel wordt dit idee doorgezet met volumes van ongeveer gelijke grootte en gevelhoogte.

Op de hoek van de Groene Kruisweg en de Hekelingseweg is een hoogteaccent gewenst. De kantoren worden aan elkaar gebonden door een waterpartij.

Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van het plangebied bedrijvenpark Groene Kruisweg ZO zal plaatsvinden vanaf de Groene Kruisweg. De aansluiting, die nu het terrein van het zwembad, bioscoop en hotel ontsluit, wordt als volledige kruising uitgevoerd. Daardoor kan hier tevens een oversteek voor langzaam verkeer gerealiseerd worden. Het parkeren wordt in de kantorenzone opgelost. Er zal een parkeervoorziening onder de kantoren gerealiseerd moeten worden om een zo optimaal mogelijk ruimtegebruik mogelijk te maken en om de gewenste massa's (aantal m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo)) te kunnen realiseren. Naast en achter de kantoren is daar onvoldoende ruimte voor. Het doel is om het zicht op parkeerplaatsen vanaf de Groene Kruisweg zoveel mogelijk te beperken.

Ook vanuit de woningen aan de Oranjelaan zal het zicht op en de overlast van de parkeerplaatsen zoveel mogelijk beperkt worden. De oude tramdijk zal dit als groene bufferzone bewerkstelligen. Het parkeren wordt in de kantorenzone opgelost. Aangezien de ruimte achter de kantoren vrij beperkt is en omdat er ook nog ruimte over moet blijven voor een groene inrichting, worden in het plangebied alleen kantoren toegestaan die geen of beperkte publieksgerichte dienstverlening bevatten. Dit om de verkeersaantrekkende werking te beperken. De groene ruimte achter de kantoren zal in verband met de beveiliging van de kantoren en de sociale veiligheid in het algemeen niet worden ingericht als wandelroute.

Figuur 2 Dwarsprofiel kantorenlocatie met parkeervoorziening



Bron: Voorlopig ontwerp stedenbouw, Gemeente Spijkenisse, tek.nr. 01-02-0032

Stationsstraat/Jan Campertlaan/Oranjelaan

De Stationsstraat vormt één van de centrumgerichte radialen. Om het huidige karakter van deze dorpse ingangsroute naar het centrumgebied van Spijkenisse in stand te houden, wordt gestreefd naar een begeleiding van op redelijke afstand van elkaar staande gebouwen die omgeven zijn door groene tuinen. De bebouwing is naast wonen bestemd voor een diversiteit aan functies zoals bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening, die gebaat zijn bij een plek aan een centrumgerichte route, maar die een weinig verkeersaantrekkende werking hebben.

In het plangebied zijn twee functionele ruimtelijke ingrepen gepland. De invulling van het oostelijk deel van het gebied wordt in belangrijke mate bepaald door de definitieve invulling van de locatie Stationsstraat 8. Dit pand zal na restauratie verschillende functies kunnen herbergen, zoals dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoor en wonen. Het belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunt is het behoud en herstel van deze karakteristieke monumentale bebouwing. Dit pand wordt aan beide zijden ruimtelijk begeleid door twee kavels, waarvan er een langs de Boezem is gesitueerd en een op de hoek van de Stationsstraat en de Jan Campertlaan. De kavel langs de Boezem is enige jaren geleden bebouwd met een fotostudio/atelier. De tweede kavel op de hoek van de Jan Campertlaan is nog niet uitgegeven. Op deze locatie is ook ruimte voor een kleinschalige ontwikkeling, bijvoorbeeld zakelijke of beperkt publieksgerichte dienstverlening. De bebouwing moet zich op deze hoek manifesteren zowel naar de Jan Campertlaan als naar de Stationsstraat.

Het tweede deel van dit gebied tussen de Boezem en de Jan Campertlaan is reeds met een artikel 19-procedure mogelijk gemaakt. Het betreft een woningbouwplan van 33 grondgebonden woningen en 1 gestapelde (poort)woning in een gesloten stedelijk bouwblok. Belangrijk uitgangspunt van deze te bereiken stedelijke uitstraling is het toepassen van gesloten hoekbebouwing geweest. Hierbij is gekozen voor een rustig binnengebied met tuinen en parkeervoor-

zieningen voor de woningen. Het blok is met de voorkanten naar de openbare ruimte georiënteerd.

Het plandeel Staalmeesters Noord is in stedenbouwkundig en architectonisch opzicht een onlosmakelijk deel van het totale plan de Staalmeesters. Daarom is ervoor gekozen om qua woningbouwtypologie een identieke vormgeving als in het zuidelijke deel van het plan Staalmeesters (eerste fase) aanwezig is, toe te passen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte worden ook dezelfde materialen als in de eerste fase toegepast. Van belang is verder dat er twee pleinen in het plan zijn opgenomen, een plein aan het einde van de rechtstand in de Boezem, bij de plaats waar deze afbuigt. Dit is ook de plaats waar de zichtlijn op de kerktoren wordt beëindigd en een voetgangersbrug over de Boezem het zuidelijk en noordelijke deel met elkaar verbindt. De tweede pleinruimte wordt gevormd door de bebouwing van de boerderij Stationsstraat 8 en de oostkant van het bouwblok, tussen de Jan Campertlaan en de Vierambachtenboezem. Deze ruimte wordt pas definitief ingericht nadat de invulling van deze locatie aan de Stationsstraat is voltooid.

Ter plaatse van de Oranjelaan bevindt zich een aannemersbedrijf. Het aannemersbedrijf verstoort het homogene beeld in de Oranjelaan. Het streven is het beeld op termijn te herstellen; hierbij wordt gedacht aan een herindeling van de kavels. Van belang is dat het groene straatbeeld behouden blijft. Aangezien deze ontwikkeling financieel nog niet uitvoerbaar is, zal dit niet worden meegenomen in het bestemmingsplan.

Openbare ruimtestructuur, groen en water

Een doelstelling bij de ontwikkeling rond de Vierambachtenboezem is het beter zichtbaar maken van de Boezem. Dit wordt bijvoorbeeld bereikt door de aanleg van een voetpad langs de noordelijke oever.

Bij het transformeren van bestaande gebieden en aanleggen van nieuwe groenstructuren, moet rekening worden gehouden met bestaande en nieuw te creëren ecologische verbindingroutes. Indien mogelijk moet de verloren leefruimte in andere delen van, of buiten het plan gecompenseerd worden. Bestaande groenstructuren en waardevolle bomen worden voor zover mogelijk gespaard. Zij vormen uitgangspunt in het ontwerp van het openbaar gebied.

Het tracé van de voormalige trambaan zal door verschillende middelen letterlijk of symbolisch worden opgenomen in de huidige planvorming. Op de particuliere terreinen in het oostelijke deel van het plangebied aan de Groene Kruisweg wordt het tracé vormgegeven in de bestrating en inrichting van het parkeerterrein en de bebouwing. In de strook van de Groene Kruisweg in het westen van het plangebied blijft de lijn als groene dijk zichtbaar in het landschap.

Verkeer en vervoer

De Groene Kruisweg zal in de nabije toekomst een weg van regionale betekenis blijven. Het vormt een belangrijk alternatief ingeval van stremmingen op de A15. Nadat op de Botlekcorridor (A15) meer capaciteit is gerealiseerd, kan bij verdere stedelijke ontwikkelingen langs de Groene Kruisweg deze weg de verkeersfunctie van de verkeersring van Spijkenisse krijgen.

Op 28 juni 2000 heeft de raad tot de eerste fase van de verbreding van de Schenkelweg besloten. Het Beeldkwaliteitplan Schenkelweg (Vakgroep openbare Ruimte, mei 2000) maakte onderdeel uit van dit raadsbesluit. In dit Beeldkwaliteitplan is de gewenste vormgeving voor de gehele ring vastgelegd.

De Groene Kruisweg wordt gezien als onderdeel van de Ring van Spijkenisse en valt hiermee in het programma van de revitalisering van de verkeersring van Spijkenisse. Het doel hiervan is het verbeteren van de verkeersveiligheid, herkenbaarheid, oversteekbaarheid en doorstroming van de gehele ring. Een van de gedefinieerde hoofdeisen ter bereiking van deze doelstelling is het aanbrengen van een stedelijk karakter ten behoeve van het ruimtelijk beeld van de weg en de inpassing in het stedelijk gebied.

Om een stedelijk karakter te bereiken, is vooral een visuele versmalling van de rijbaan zeer belangrijk. Een aanzet hiervoor is gemaakt door bebouwing langs de zuidkant van de Groene Kruisweg, die een vervolg zal krijgen in de verdere planvorming. Maar bijvoorbeeld ook het omlijnen van de rijstroken door brede banden en het beplanten van de bermen vormen onderdeel van de bevordering van een stedelijke uitstraling.

Voor de ontsluiting van de kantorenstrook Groene Kruisweg zuidzijde west wordt het kruispunt, dat nu het terrein van het zwembad, bioscoop en hotel ontsluit, als volledige kruising inclusief oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer uitgevoerd.

De Karel Doormanstraat en de Oranjelaan zullen in de toekomst hun functie behouden. Het gemotoriseerde bestemmingsverkeer voor de kantoren zal van deze straten geen gebruik mogen maken. De Karel Doormanstraat loopt nu dood bij het aannemingsbedrijf. In de toekomst zal deze straat als voetgangers- en fietsverbinding worden doorgetrokken naar de kantorenstrook. Langzaam verkeer ten behoeve van die kantoren kan daarvan gebruikmaken. Tevens wordt een aansluiting voor deze verkeersdeelnemers op de Groene Kruisweg gerealiseerd.

3. Juridische planbeschrijving

11

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de gekozen planvorm voor het bestemmingsplan. Tevens wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen en hoe deze uiteindelijk is vormgegeven.

3.1. Planvorm

In het bestemmingsplan zullen in dit plangebied een aantal nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden ten behoeve van de ruimtelijke en functionele versterking van de omgeving Spijkenisse. De juridische planvorm is dan ook afgestemd op het kunnen realiseren van de beoogde nieuwe ontwikkelingen.

Ten behoeve van de gewenste ontwikkelingen wordt het bestemmingsplan in hoofdzaak een gedetailleerd plan, waarin duidelijke grenzen aan de bestemmingen zijn gegeven waarbinnen een redelijke mate van flexibiliteit opgenomen is. Om de ruimtelijke aanvaardbaarheid te garanderen en voldoende rechtszekerheid te bieden aan de bewoners en andere gebruikers van het gebied, is daarbij een redelijk gedetailleerd plan opgesteld. Ten behoeve van het gebied voor de ontwikkeling van kantoren aan de Groene Kruisweg is een globalere regeling opgenomen, waarbinnen de ontwikkeling moet plaatsvinden.

3.2. Bestemmingsregeling

De verschillende aanwezige functies in het plangebied worden allen positief overeenkomstig hun huidige gebruik bestemd. Een aantal regelingen behoeft echter een nadere uitleg. In het algemeen geldt dat hoofdgebouwen uitsluitend gebouwd mogen worden in het bouwvlak. In deze bouwvlakken zijn de maximale goot- en bouwhoogte opgenomen.

Bedrijf (B)

Binnen het plangebied hebben twee bedrijven de bestemming Bedrijf gekregen. Het gaat om het aannemersbedrijf gevestigd aan de Karel Doormanstraat 48 en het goud- en zilveratelier gevestigd op het perceel gelegen aan de Oranjelaan 26. Bij beide bedrijven is één dienstwoning toegestaan.

Wanneer het gebruik van de betrokken gronden ten behoeve van het genoemde bedrijf definitief is beëindigd, kan in overleg met belanghebbenden besloten worden medewerking te verlenen aan een wijziging van de bestemming. Het is, gelet op de ongunstige vorm van het desbetreffende perceel, te verwachten dat ook andere gronden in de ontwikkeling betrokken zullen worden. In welke richting de verandering zich zal voltrekken, is momenteel nog niet in voldoende mate te overzien. Daarom is besloten de aanvankelijk in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid te laten vervallen. De desbetreffende bepaling komt dus niet meer voor in het ter vaststelling aan te bieden plan.

Gemengd (GD)

De boerderij gelegen op het perceel van de Stationsstraat 8 en het pand gelegen op het perceel zuidelijk van de boerderij zijn bestemd met de bestemming Gemengd. Ter plaatse zijn voorzieningen inzake zorg en welzijn, openbare dienstverlening, verenigingsleven, jeugd- en kinderopvang, onderwijs en bibliotheken, dienstverlening, horeca tot en met horecacategorie 1b van de Staat van Horeca-activiteiten, kantoren en wonen toegestaan. Ten behoeve van het gebruik voor wonen is in samenhang daarmee ook het gebruik toegestaan voor aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten.

Deze bestemming is tevens toegekend aan een nog beschikbare kavel op de hoek van de Jan Campertlaan en de Stationsstraat. Een gemengde bestemming geeft meer mogelijkheden voor een rendabele ontwikkeling dan de aanvankelijk opgenomen kantoorbestemming. Voor het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen geldt het bepaalde in artikel 2.5.30 van de bouwverordening.

Groen (G)

De gronden waarop de bestemming Groen is gelegd, zijn bestemd voor plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, beplantingen, parken, pleinen, bermen en bermsloten en water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater. Eventuele andere, ondergeschikte, groenvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd op de gronden met de bestemmingen Verkeer en Verkeer-Verblijfsgebied.

Kantoor-1, Kantoor-2 (K-1, K-2)

Binnen het bestemmingsplan zijn twee kantoorbestemmingen opgenomen. Het oostelijke deel van de strook met kantoren is bestemd met de bestemming Kantoor-1. Binnen deze bestemming liggen parkeervoorzieningen op het maaiveld. De nog te ontwikkelen strook met kantoren in het westen van het plangebied grenzend aan de Groene Kruisweg is bestemd met de bestemming Kantoor-2 met daarbij behorende gebouwde parkeervoorzieningen. De gebouwde parkeervoorzieningen binnen deze bestemming liggen circa 1 m onder en 2 m boven NAP. Het peil van deze kantoren is aangegeven met de aanduiding "afwijkend peil", waar ter plaatse een peil geldt van +1,55 m NAP. De hoogte van de gebouwen wordt gemeten vanaf dit peil. Daarnaast is in de voorschriften opgenomen dat gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan van peil tot 3 m onder peil. Voor beide bestemmingen is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding "rooilijn" in de rooilijn moet worden gebouwd.

Voor de bestemming Kantoor-2 gelden voor gebouwen extra bepalingen ten aanzien van de breedte, diepte en afstand tussen de gebouwen. De maximale brutovloeroppervlakte van een kantoor met de bestemming Kantoor-2 is bovendien beperkt tot 750 m². Daarop is een vrijstelling van toepassing tot maximaal 1.500 m². Voorwaarde is dat het een lokaal of regionaal kantoor betreft. Voor het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen geldt het bepaalde in artikel 2.5.30 van de bouwverordening.

Maatschappelijk (M)

De bestemming Maatschappelijk komt in het plangebied op één locatie voor. Het betreft het voormalige gemeentehuis. De gebruiksvormen die zich in deze bestemming mogen vestigen moeten zijn gericht op: zorg en welzijn, openbare dienstverlening, religie, verenigingsleven, jeugd en kinderopvang, onderwijs en bibliotheken, of daarmee gelijk te stellen functies.

Achter het voormalige gemeentehuis bevindt zich een vrij groot open perceel. In de voorschriften is een mogelijkheid opgenomen om maximaal 20% van deze gronden te bebouwen. Denkbaar is een paviljoenachtig bouwwerk.

Op het adres Koningin Julianaplein 14 bevindt zich het kerkgebouw van de Baptistengemeente. Het betreft een kerkzaaltje in een gebouw dat de uiterlijke kenmerken van een woning heeft. In afwijking van het voorontwerpplan is aan het perceel een woonbestemming toegekend. Verwacht kan worden dat het geheel in de toekomst voor woondoeleinden wordt aangewend. Ter legalisering van het bestaande gebruik is de aanduiding "m" op de plankaart geplaatst. Dat betekent dat maatschappelijk gebruik tevens is toegestaan.

Verkeer (V)

De gronden op de plankaart aangewezen voor Verkeer zijn bestemd voor wegen ter plaatse van de Groene Kruisweg met ten hoogste 2x2 rijstroken en ter plaatse van de overige gronden met deze bestemming wegen met ten hoogste 2x1 rijstrook. Verder zijn in deze bestemming toegestaan voet- en fietspaden, nutsvoorzieningen en bij deze doeleinden behorende voorzieningen als parkeervoorzieningen, bermen en beplantingen.

Verkeer-Verblijfsgebied (V-VB)

Deze gronden zijn bestemd voor verkeer en verblijfsgebied. Het gebied met de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied heeft de functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen. Daarnaast zijn bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater toegestaan.

Water (WA)

De gronden op de kaart aangewezen voor Water zijn bestemd voor water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en waterhuishouding.

Ten behoeve van het realiseren van voldoende oppervlaktewater wordt de bestaande sloot ten zuiden van de voormalige trambaan verbreed en oostwaarts verlengd. Voorts wordt deze sloot

ter hoogte van het bestaande notariskantoor noordwaarts afgebogen. De nog beschikbare kantoorgrond kan zo op een betere wijze benut worden in samenhang met het bestaande kantoor ten westen van die kavel.

Wanneer de verbreding uitgevoerd wordt, zullen de zeecontainers die ter hoogte van het aannemingsbedrijf over de sloot zijn geplaatst verwijderd moeten worden.

Wonen (W)

De bestemming Wonen met de daarbij behorende tuinen en erven en in samenhang daarmee de uitoefening van aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten, is op de plankaart aangegeven met de W. In het zuiden van het plangebied komen nog garages en bergplaatsen voor, deze hebben de aanduiding "garages en bergplaatsen".

Ter plaatse van de aanduiding "maatschappelijk" zijn de gronden tevens bestemd voor maatschappelijke voorzieningen.

In Staalmeesters Noord is ten slotte de aanduiding "onderdoorgang" opgenomen, die aangeeft dat er een onderdoorgang met een bouwhoogte van minimaal 3 m aanwezig is.

Waarden-Archeologische waarden (dubbelbestemming)

De aanwezige archeologische waarden in het oostelijke deel van het plangebied worden beschermd via de dubbelbestemming Waarden-Archeologische waarden. Op grond van deze dubbelbestemming is voor activiteiten waarbij gegraven wordt, zoals bouwen en een aantal specifiek genoemde werken en werkzaamheden, een vrijstelling of een aanlegvergunning nodig. Het toepassen van de vrijstelling of het verlenen van de vergunning is slechts mogelijk, indien is aangetoond dat de te verrichten activiteiten de archeologische waarden niet zullen schaden.

Molenbiotop

Ten behoeve van de in het plangebied aanwezige molenbiotop is een algemeen bouwvoorschrift opgenomen. Daarin worden hoogtes bepaald die, ongeacht hetgeen op de plankaart of in de voorschriften is bepaald, van toepassing zijn.

Tevens is een verbod opgenomen voor het aanplanten van bomen die een beperking van de windvang van de molen zouden kunnen betekenen.

3.3. Handhaving

De handhaving van de regelgeving vervat in dit plan, is de bevoegdheid van burgemeester en wethouders. Het gaat bij de handhaving van dit plan met name om de voorschriften inzake het bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken. De planvoorschriften bevatten een algemeen verbod om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming. Handhaving van dit plan is van belang om de ruimtelijke kwaliteit, zoals uitgewerkt in dit plan, ook te realiseren en in stand te houden. Naast deze instrumentele functie, heeft handhaving uiteraard ook een belangrijke functie in het kader van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid. De voorschriften in dit plan zijn voldoende duidelijk, concreet en toepasbaar om te kunnen handhaven. Als sluitstuk is gebruik in strijd met de bestemming in het plan aangemerkt als strafbaar feit, zoals opgenomen in de Wet op de economische delicten. Dit maakt strafrechtelijke handhaving en de daaraan verbonden instrumenten en opsporingsbevoegdheden mogelijk.

Om de feitelijke reikwijdte van het overgangsrecht met betrekking tot het bouwen te kunnen bepalen, wordt voorzien in een inventarisatie van de aanwezige legale bouwwerken op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, welke niet meer terugkeren in dit plan.

Handhaving van het plan zal in de praktijk primair plaatsvinden via de bestemmingsplantoets in het kader van de bouwvergunning en door feitelijk toezicht op de aanwezigheid van bouwwerken en op gebruiksactiviteiten. Binnen de gemeente heeft bouw- en woningtoezicht hierin een centrale taakstelling. De gemeente heeft haar handhavingsbeleid vastgelegd in de Nota handhaving Spijkenisse (vastgesteld op 8 oktober 2003). Tot nu toe wordt handhaving opgepakt via het handhavingsteam waarin een aantal disciplines is vertegenwoordigd die inspelen op incidenten en excessen en wordt er gereageerd naar aanleiding van klachten. Het handhavingsbeleid zal zich moeten ontwikkelen tot het vastleggen van een structuur, waarbij van tevoren door het bestuur vastgelegde doelen nagestreefd moeten worden.

Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan zogenaamde "oude" gevallen.

De beleidscontext voor de visie op de ontwikkeling van het plangebied wordt gevormd door een aantal landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal- en regionaal alsmede lokaal beleid beknopt samengevat. Het specifieke lokale beleid komt terug in de desbetreffende onderzoeksparagraaf in de hoofdstukken 5 en 6.

4.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

In de Nota Ruimte worden de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de Ruimtelijke Hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. "Ruimte voor ontwikkeling" is niet alleen de titel van de Nota Ruimte, maar is ook het uitgangspunt van het nieuwe ruimtelijk beleid: het rijk geeft meer ruimte aan medeoverheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. "Decentraal wat kan, centraal wat moet" is het motto van het kabinet. Daarbij focust het rijk zich meer dan voorheen op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn.

Nota Mobiliteit (2006)

Een andere relevante rijksnota is de Nota Mobiliteit. Deze nota is een sectorale uitwerking van de Nota Ruimte. Het hoofddoel van die nota is de verbetering van de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het verkeerssysteem van deur tot deur. Dit binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit wordt gezien als een voorwaarde voor het economisch functioneren, maar niet altijd en overal.

Nota Mensen, Wensen, Wonen (2000)

Het woonbeleid van de Rijksoverheid is vastgelegd in de nota "Mensen, wensen, wonen", die in december 2000 is vastgesteld. Rondom het motto "de burger centraal" zijn vijf kernthema's gekozen voor het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit. Een belangrijke constatering uit de nota is dat vraag en aanbod van woonmilieus in de steden slecht op elkaar zijn afgestemd. Minder gewilde milieus dienen daarom te worden getransformeerd tot centrumstedelijke milieus, dan wel tot groenstedelijke milieus.

De ontwikkeling in het plangebied Centrum Noord-West zal een bescheiden bijdrage leveren aan de versterking van het centrumstedelijke milieu in Spijkenisse en aan de vergroting van het woningaanbod in dit milieu.

Vierde Nota Waterhuishouding

De hoofddoelstelling van deze nota (1998) is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.

Europese Kaderrichtlijn Water

Doel van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (sinds 2000 van kracht) is de bescherming van de waterkwaliteit van zogenaamde "waterlichamen" (stroomgebiedeenheden). De doelstellingen om de ecologische toestand en de chemische toestand goed te krijgen moeten in 2015 gerealiseerd zijn. In Spijkenisse zijn drie waterlichamen aangewezen, te weten Afwatering Spijkenisse, Vierambachtenboezem-Oost en Vierambachtenboezem-Zuid.

Nota "Anders omgaan met Water"

In dit kabinetsstandpunt uit 2000 deelt men de zorg van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw (WB21) dat het huidige systeem van waterbeheer zeker niet in staat is om de toekomstige ontwikkelingen als klimaatverandering, bevolkingsgroei en economische groei op te vangen. De belangrijkste aanbevelingen –zoals de aanpak van de trits "vasthouden, bergen, afvoeren", zo min mogelijk afwenteling, de stroomgebiedbenadering en de watertoets –worden door het kabinet overgenomen. Het beleid van WB21 en KRW zijn de twee nieuwe pijlers van het integrale waterbeleid en zijn in 2003 gebundeld in het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), waaraan

rijk, provincies, waterschappen en gemeenten zich hebben geconformeerd. Doelstelling is om in 2015 de waterhuishouding op orde te hebben en richting 2050 op orde te houden.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

RR2020 betreft in essentie een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode van 2005 tot 2020. De gemeenten zijn betrokken geweest bij de deelgebiedstudies. Spijkenisse participeerde in de deelstudie voor Voorne-Putten-Rozenburg. Het project mondde inmiddels uit in een herzien Streekplan Rijnmond voor de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht Regionaal Structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. Het gebied Centrum Noord-West is in RR2020 opgenomen als bestaand stads- en dorpsgebied, waarbij de gemeentelijke plannen en programma's als input zijn gehanteerd.

In het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam is aangegeven dat in de periode tussen 2005 en 2020 naar verwachting behoefte bestaat aan 1.500.000 m² nieuwe kantoren (brutovloeroppervlak). Deze dienen met name geconcentreerd te worden op knooppunten. Het plangebied is niet als zodanig aangewezen.

Nota Regels-voor-Ruimte (2005)

In ruimtelijke plannen ten behoeve van omvangrijke ontwikkelingen met bedrijven, woningbouw en voorzieningen moet inzicht worden gegeven in:

- de mobiliteit die wordt gegenereerd door het plan door middel van een mobiliteitseffecttoets;
- de ontsluiting (parkeren, langzaam verkeer, openbaar vervoer, wegen, transport over water);
- het regionaal verkeers- en vervoersbeleid, waaronder verkeersveiligheid;
- de gevolgen voor provinciale- en rijkswegen;
- de te treffen maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen en om bereikbaarheidsproblemen in de (directe) omgeving te beheersen, met inbegrip van de haalbaarheid van de maatregelen.

Onder omvangrijke ontwikkelingen wordt onder andere verstaan 5.000 of meer m² kantoren.

In ruimtelijke plannen voor bedrijventerreinen en kantorenlocaties dient aandacht te worden besteed aan de regionale context, waarbij inzichtelijk dient te worden gemaakt hoe een dergelijk gebied dan wel een dergelijke locatie past binnen de regionale opgave.

Omvangrijke en (boven)regionale arbeids- en/of bezoekersintensieve bedrijvigheid en voorzieningen mogen buiten knopen gevestigd worden:

- op basis van een door GS vastgesteld of goedgekeurd beleidsdocument;
- regionaal afgestemde kleinschalige kantorenlocaties, waarbij als maximum 1.500 m² bedrijfsploeroppervlak per kantoorvestiging wordt gehanteerd, mits hieraan een verklaring van geen bezwaar van GS wordt verbonden;
- indien het kleinschalige regionaal georiënteerde zelfstandige kantoren betreft tot een brutovloeroppervlak van maximaal 750 m² per vestiging;
- indien het kleinschalige regionaal georiënteerde zelfstandige kantoren betreft met een brutovloeroppervlak van meer dan 750 m² mits hieraan een verklaring van geen bezwaar van GS wordt verbonden;
- indien het bedrijven betreft met een extensief ruimtegebruik.

Provinciaal en regionaal verkeers- en vervoersbeleid

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP 2002-2020)

In het gebied van de Stadsregio Rotterdam is het verkeers- en vervoersbeleid van de stadsregio beleidsmatig gezien leidend. De provincie speelt een rol als wegbeheerder. Daarom wordt hier niet verder ingegaan op het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP 2003-2020)

De Stadsregio Rotterdam is verantwoordelijk voor de uitwerking van het landelijk verkeers- en vervoersbeleid voor de regio. Het beleid zou gebaseerd moeten zijn op een Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), maar bij het ontbreken van een vastgesteld NVVP is door de stadsre-

gio een ontwerp-RVVP opgesteld in de geest van het concept-NVVP. Het RVVP 2003-2020 is op 17 december 2003 door de regioraad vastgesteld.

Relevant beleidsuitgangspunt in het ontwerp-RVVP is een goede bereikbaarheid voor personen (binnen richtlijnen voor maximale reistijden) van locaties waar bovenlokale voorzieningen zijn gevestigd. De overige beleidsuitgangspunten hebben betrekking op de reistijd naar verschillende bestemmingen, de bereikbaarheid voor het goederenvervoer, het inrichten van "knooppunten" waarop uitwisseling tussen verschillende vervoerswijzen mogelijk is, het bundelen van grote verkeersstromen en de kwaliteit van het openbaar vervoer.

De doelstelling in het "oude" RVVP, dat de groei van het autoverkeer beperkt dient te blijven tot maximaal 15%, is verlaten. In het nieuwe RVVP is het uitgangspunt "mobiliteit mag", maar binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid met het oog op schaarste aan ruimte en aan financiële middelen.

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 (2006)

Dit vastgestelde beleidsplan betreft een concretisering van het streven van de provincie naar duurzaamheid. In dit plan is het provinciale beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. Rekening is gehouden met het beleid vanuit de KRW en het NBW. De provincie wil met het beleidsplan een leef- en investeringsklimaat realiseren dat gezond, groen en veilig is. Een duurzame ontwikkeling van stedelijk en landelijke gebied wordt voorgestaan door het toepassen van de lagenbenadering. Het beleidsplan bevat de randvoorwaarden vanuit onder meer de ruimtelijke wateropgave en aspecten van veiligheid (risico's van wateroverlast en overstroming).

Ontwerp Deelstroomgebiedsvisie Zuid-Holland Zuid

De deelstroomgebiedsvisie is voor Voorne-Putten grotendeels gebaseerd op de Waterstructuurvisie Voorne-Putten. Spijkenisse maakt onderdeel uit van het streefbeeld "eilanden", waarbij de wateropgave gericht is op kansen voor waterberging gekoppeld aan oppervlaktewaterzuivering en aan het krekensysteem. Tevens is er kans voor het realiseren van geïsoleerde brakwatergebieden.

Waterstructuurplan Voorne-Putten

De waterbeheerders hebben in het kader van de afstemming met het ruimtelijke beleid en de ruimtelijke wateropgave een waterstructuurplan opgesteld, waarbij rekening houdend met klimaatverandering de visie op het watersysteem tot 2050 is aangegeven, met een vertaling naar de middellange termijn (2015). Tevens zijn functiegeschiktheidskaarten voor diverse grondgebruiksfuncties opgesteld. In het streefbeeld is aangegeven dat in Spijkenisse-Noord meer waterberging moet worden gerealiseerd om de knelpunten van wateroverlast aan te pakken.

Integraal Waterbeheersplan Zuid-Holland Zuid 2, 1999-2003

In het Integraal Waterbeheersplan Zuid-Holland Zuid 2 hebben de samenwerkende waterbeheerders van het gebied Zuid-Holland Zuid zich uitgesproken voor een duurzaam stedelijk waterbeheer. Beleidspunten zijn het minimaliseren van wateroverlast en watertekort door een meer zelfvoorzienend watersysteem, het verbeteren van de stedelijke waterkwaliteit, afkoppelen van verhard oppervlak, het gebruik van duurzame bouwmaterialen en het versterken van natuurontwikkeling door onder andere de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Visie stedelijke vernieuwing 2001-2010 stadsregio Rotterdam

In navolging van het rijk, wil de stadsregio Rotterdam de komende jaren fors investeren in stedelijke vernieuwing. De directe aanleiding daarvoor is dat de regio Rotterdam landelijk gezien de grootste sociaaleconomische achterstanden kent, en derhalve ook de regio is met de omvangrijkste en meest kostbare opgave als het gaat om de vernieuwing van het stedelijk gebied. Het regiobestuur heeft daarom een eigen visie op stedelijke vernieuwing ontwikkeld voor de periode tot 2010.

Met betrekking tot het wonen is van belang dat een substantieel deel van de regionale woningvoorraad niet voldoet aan hedendaagse kwaliteitseisen. Kwaliteitstekorten doen zich vooral voor aan de onderkant van de woningmarkt. Daar staat een groeiende behoefte aan bijzondere (duurdere) woonmilieus tegenover. De ernst van deze problematiek maakt een grootschalige herontwikkeling van woonmilieus noodzakelijk.

De ambitie van de stadsregio daarbij is zich te onderscheiden als een dynamisch woon- en werkmilieu met moderne karakteristieken.

De gedifferentieerde woningvraag vereist dat de verschillen tussen woonmilieus worden versterkt. De voorziene ontwikkelingen in het plangebied Centrum Noord-West leveren hier een bijdrage aan.

4.3. Gemeentelijk beleid

Structuurplan Spijkenisse 1991

Het structuurplan schetst de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van Spijkenisse op hoofdlijnen en fungeert als zodanig als algemeen toetsingskader voor gemeentelijke plannen en als basis voor overleg met andere partijen.

De algemene hoofddoelstelling is als volgt geformuleerd: het creëren en in stand houden van een hoogwaardig woon- en leefmilieu, waarbij de randvoorwaarden vanuit het natuurlijk milieu de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in belangrijke mate bepalen en waarbij de regionale functie van Spijkenisse versterkt wordt.

In het structuurplan wordt als knelpunt beschouwd het feit dat de herkenbaarheid van het centrum als een bepaald gebied te wensen over laat. Tekortkomingen zijn:

- de plaatsbepaling en de structurering van het gebied zelf door een stelsel van knooppunten is niet optimaal; met name de ruimtelijke knooppunten (centrumpark, markt, toekomstig Stadsplein) werken nog niet voldoende;
- de attractiviteit van het centrumgebied vertoont leemtes die de beeldvorming over het centrum niet bevorderen; functioneel in de sfeer van (gebrek aan) verblijfsactiviteiten/recreatiemogelijkheden (horeca, sociaal-culturele voorzieningen) en ruimtelijk door een morfologische opbouw die nog verschillende gaten vertoont;
- het nagenoeg ontbreken van herkenningspunten in het centrumgebied, met name wanneer dit vanuit het westen of het noorden wordt benaderd; het centrum presenteert zich hier vooral met buffergroen en achterkanten van bebouwing.

Om deze redenen is het centrumgebied in het structuurplan aangewezen als transformatiegebied. Het wordt wenselijk geacht de centrumfuncties verder te versterken en de gesignaleerde knelpunten weg te werken. In het Centrumplan is de transformatieopgave nader uitgewerkt.

Spijkenisse OverMorgen: Stadsplan 2010

Na de beëindiging van de groeikerntaak en het op gang komen van de realisatie van de voorlopige laatste uitbreidingswijk (Maaswijk), werd in Spijkenisse breed de behoefte gevoeld aan een nadere oriëntatie en visieontwikkeling op de toekomst van de stad. In 1997 werd daarom gestart met het opstellen van een stadsplan voor de periode tot 2010.

De algemene visie op de verdere ontwikkeling van de stad is als volgt geformuleerd:

"Spijkenisse wil een complete stad worden met een sterkere regiofunctie en een daaraan gekoppelde, kwaliteitsvolle identiteit".

Op basis van deze doelstelling werd een drietal ontwikkelingsscenario's geformuleerd. Spijkenisse wil zich ontwikkelen tot een complete en volwassen stad met circa 80.000 inwoners. Dit vereist het realiseren van een strategisch en (dus) selectief programma van ontwikkelingen op die terreinen die meerwaarde opleveren (financieel, ruimtelijk, imago, woningmarkt), terwijl tegelijkertijd nadrukkelijk wordt ingezet op verbetering van de bestaande stad.

Kort samengevat worden de nieuwe kansen gerealiseerd door:

- een beheerste groei van het aantal woningen, in combinatie met aanpak van bestaande wijken (vernieuwing en reconstructie);
- aanpassing van de verkeersstructuur, waarbij de wens om een aansluiting op de nog te realiseren A4-zuid onverkort gehandhaafd blijft;
- het bieden van meer werkgelegenheid in Spijkenisse, door bedrijfsontwikkeling en in de sfeer van voorzieningen en dienstverlening;

- intensiever gebruik van bestaande voorzieningen en versterking van de regionale centrum-functie op het gebied van zorg, kunst en cultuur, sport en eventueel onderwijs;
- revitalisering van het bestaande centrumgebied en uitbreiding van het centrum langs de haven richting Kolkplein;
- de "sprong over de Schenkelweg", waarmee de relatie met de Oude Maas versterkt wordt.

Van wonen naar leven: herziening Stadsplan

In oktober 2005 stelde de gemeenteraad de herziening van het Stadsplan vast. Het betreft hier een integrale en intersectorale analyse en herijking van doelen en uitgangspunten voor de periode tot 2020. De herziening moet beschouwd worden als een richtinggevende visie die uitgewerkt dient te worden in beleid en projecten. Zo kent het plan ook een ruimtelijke vertaling. Deze ruimtelijke vertaling zal een beeld schetsen van welke ruimtelijke mogelijkheden waar en onder welke condities mogelijk zijn. Evenzeer zal deze ruimtelijke vertaling inzicht geven in de ruimtelijke kaders en beperkingen waarvoor Spijkenisse zich in de toekomst gesteld ziet. De op te stellen Structuurvisie zal dit ruimtelijk beeld schetsen. Deze visie zal het Structuurplan uit 1991 vervangen.

Centrumplan

In het kader van het Stadsplan is het centrum verder ontwikkeld tot "huiskamer van de stad". De nadruk ligt daarbij op versterking van de kwaliteit en niet op het "zomaar" toevoegen van woningen, winkels en voorzieningen. Die kwaliteit zal vooral moeten komen van de ruimtelijk-functionele samenhang en van de mogelijkheid om "nieuw en bestaand" zo aan elkaar te koppelen dat het geheel meer is dan de som der delen. Een samenhangend stelsel van kwalitatief goede openbare ruimtes en routes (inclusief het water) zal als drager moeten fungeren voor het nieuwe centrum. Concreet zal de centrumontwikkeling gestalte moeten krijgen door onder meer:

- versterking van het stedelijk wonen;
- stimuleren en uitbreiden van de werkgelegenheid in en rond het centrum;
- het creëren van ruimte voor hoogwaardige voorzieningen op het gebied van zorg, welzijn en cultuur.

Binnen het gekozen hoofdmodel voor de centrumontwikkeling zal een aantal belangrijke samenhangende zones tot ontwikkeling worden gebracht. Daarbij gaat het onder andere om:

- hoogwaardige stedelijke woongebieden aan de rand van het kerncentrum en aan de rivier;
- hoogwaardige kantoorgebieden aan de rand van het gehele centrumgebied aan de Groene Kruisweg en bij het centrale metrostation.

De zones zijn uiteraard niet monofunctioneel, maar hebben zo wel een ontwikkelingsaccent gekregen waarmee een goed samenhangend geheel in het centrum kan ontstaan.

Groenbeleidsplan/Bomenbeleidsplan

In het Groenbeleidsplan van oktober 1996 wordt een samenhangend streefbeeld gegeven van het groen in de toekomst. Aan de hand van vijf speerpunten wordt het beleid verder uitgewerkt in diverse concrete voorstellen voor het groen in Spijkenisse.

In het plan wordt duidelijk gesteld dat Spijkenisse kiest voor een duurzaam beheer van het groene kapitaal. Het groen is de kracht van Spijkenisse en wordt daarom als zeer waardevol beschouwd. Het duurzame beheer is dan ook gericht op behoud en ontwikkeling van het groen. Langs de Groene Kruisweg bevinden zich representatieve bedrijfsgebouwen. Het groen is hier stedelijk, gericht op representatie: met laanbomen en grasbermen langs de singels. De Groene Kruisweg is een hoofdader voor het verkeer en biedt dus bij uitstek de mogelijkheid om voorbijgangers een goede (positieve) indruk van Spijkenisse te geven. Het visitekaartje van de stad dus!

Op 16 december 2003 is het Bomenbeleidsplan vastgesteld en is daarmee bepalend geworden voor de openbare bomen van de stad. De hoofdstructuur van de bomen is duidelijk benoemd zodat deze beschermd en versterkt kan worden.

In het Bomenbeleidsplan, een concrete vertaling van het Groenbeleidsplan, staat aangegeven dat de Groene Kruisweg een hoofdweg is en als lijnvormig element wordt beschouwd. De inrichtingsvorm die hierbij hoort is dat er een of meerdere bomenrijen gewenst zijn op deze locatie.

Beleidsnota welstand

De door de gemeenteraad in juli 2004 vastgestelde Beleidsnota welstand geeft voor bedrijfsterreinlocaties en kantoor- en voorzieningengebieden een gedifferentieerde beschrijving van de gewenste architectonische en stedenbouwkundige kenmerken. De gronden die direct grenzen aan belangrijke invalswegen (zoals de Groene Kruisweg), bezitten in dit verband een belangrijke representatieve waarde. In dergelijke zones is het noodzakelijk om in de gevels naar transparantie en hoge architectonische kwaliteit te streven. De nota noemt daartoe een aantal algemene welstandscriteria voor de beeldkwaliteit in die deelgebieden. Een tweetal absolute criteria hebben een directe relatie met de Beleidsnota voor reclameobjecten.

4.4. Conclusie

Het plangebied is aangeduid als bestaand stads- en dorpsgebied. Het provinciaal en regionaal beleid gaat ervan uit dat in de periode tussen 2005 en 2020 naar verwachting behoefte bestaat aan 1.500.000 m² nieuwe kantoren (brutovloeroppervlak). Deze dienen met name geconcentreerd te worden op knooppunten. Hoewel het plangebied niet als zodanig is aangewezen, wordt een kantoorontwikkeling niet onmogelijk gemaakt. Omvangrijke en (boven)regionale arbeids- en/of bezoekersintensieve bedrijvigheid en voorzieningen mogen onder voorwaarden buiten knopen gevestigd worden.

De gemeente streeft naar economische structuurversterking, het optimaal afstemmen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en een sterke regiofunctie: een complete stad met een kwaliteitsvolle identiteit.

Het plangebied aan de Groene Kruisweg wordt als kantorenlocatie voor kleinschalige lokale en regionale kantoren als kansrijk aangemerkt. De goede bereikbaarheid vanuit de regio, maar ook de nabijheid van het centrum, maakt deze locatie bijzonder geschikt voor zowel lokale als regionale functies. Verkeersaantrekkende functies met een hoge vraag naar parkeergelegenheid zijn minder passend voor de kantorenlocaties.

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving en onderbouwing van het te realiseren programma. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op kantoren, voorzieningen en verkeer.

5.1. Kantoren

Behoefte aan kantorenlocaties

Basis van de behoefte is, naast de daling van de werkgelegenheid bij de zakelijke dienstverlening, de wens tot doorbreking van de eenzijdige werkgelegenheidsstructuur. De huidige structuur van de bedrijvigheid en de daaraan gerelateerde werkgelegenheid in Spijkenisse is in overwegende mate technisch van aard. Veel bedrijven zijn gericht op het ontwerpen, installeren en onderhouden van technische installaties verbandhoudende met de activiteiten in en rond de havengebieden. Deze havengebieden zijn er tevens de oorzaak van dat relatief veel werkgelegenheid beschikbaar is in de transport- en logistieke sector.

Reeds langer is ook landelijk de tendens waarneembaar dat jonge mensen kiezen voor een administratieve opleiding op mbo, hbo of academisch niveau. Bij gebrek aan passende werkgelegenheid binnen de eigen gemeente, zijn zij na afronding van de opleiding aangewezen op een baan buiten Spijkenisse.

Voor zover zij in deze situatie hier al blijven wonen, leidt dit tot verhoging van de mobiliteit. Vaak echter vestigen zij zich op den duur ook in de plaats waar zij werkzaam zijn. Hierdoor vermindert de differentiatie in de samenstelling van de beroepsbevolking, een ontwikkeling die uit sociaaleconomisch en demografisch oogpunt minder gewenst is.

De behoefte is gebaseerd op een tweetal argumenten:

1. *De behoefte als gevolg van de ontwikkeling van Spijkenisse als stad*
Spijkenisse wordt geconfronteerd met kantoorbehoefte van de lokale/regionale zakelijke dienstverlening die mede, als gevolg van de ontwikkeling van Spijkenisse, over de laatste jaren een groei/ontwikkeling doorgemaakt hebben die niet meer op de huidige locaties geëffectueerd kan worden. Gedacht kan hierbij worden aan assuratiekantoren, advocatenkantoren, bankinstellingen, makelaars, accountantskantoren enz. De ruimtebehoefte kan gesteld worden op 500-1.000 m² bvo per bedrijf. Uit oogpunt van de plaatselijke werkgelegenheid en daarmee dus tevens uit oogpunt van de beperking van de mobiliteit, zullen deze bedrijven voor de gemeente behouden moeten blijven en zullen ruimtelijke mogelijkheden gerealiseerd moeten worden. Naast locaties voor de bestaande zakelijke dienstverlening, zijn tevens locaties benodigd voor vestigingskandidaten van buiten de gemeente/regio die als gevolg van de gegroeide lokale/regionale markt voor zakelijke dienstverlening aangeven zich in Spijkenisse, als centrum van de regio, te willen vestigen.
2. *De behoefte als gevolg van de ligging van Spijkenisse ten opzichte van Europoort/Botlek/Maasvlaktegebied*
Vanwege de ligging van Spijkenisse ten opzichte van het Europoort/Botlek/Maasvlaktegebied, is Spijkenisse met name interessant als vestigingsplaats voor bedrijven die een zakelijke relatie hebben met dit gebied. Het gaat hierbij niet uitsluitend om technische dienstverlening, maar zeker ook voor de meer zakelijke dienstverlening.

Spijkenisse in Bedrijf (1995)

Leidraad voor het economische beleid van de gemeente Spijkenisse is de op 31 maart 1999 door de raad vastgestelde economische beleidsnota "Spijkenisse in Bedrijf". Deze nota is een nadere uitwerking van het Stadsplan 2010.

De gemeente streeft naar:

- economische structuurversterking;
- het optimaal afstemmen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt;
- een sterke regiofunctie: een complete stad met een kwaliteitsvolle identiteit.

Deze drie pijlers vormen de basis voor de nota "Spijkenisse in Bedrijf". De doelstellingen van deze beleidsnota worden hieronder in het kort weergegeven.

Spijkenisse wil zich graag profileren als een complete, aantrekkelijke woon- en werkstad en als regiocentrum van Voorne-Putten. Dit houdt in een gevarieerd aanbod van detailhandel, horeca en een breed aanbod aan consumentenverzorgende dienstverlening.

Speciale aandacht gaat uit naar het MKB dat in de afgelopen jaren de grootste leverancier was van uitbreiding van arbeidsplaatsen.

Ook is er aandacht voor Spijkenisse als "zorgstad". De maatschappelijke- en gezondheidszorg biedt hierbij kansen voor werkgelegenheid, maar ook de profilering van Spijkenisse als regionaal dienstencentrum.

Hierdoor wordt de positie van Spijkenisse als aantrekkelijke vestigingsplaats verder uitgebouwd. De werkgelegenheid moet een bepaald kwaliteitsniveau bezitten, waarbij gestreefd wordt naar een evenwichtige en daarmee gedifferentieerde economische structuur. Dit houdt in voldoende aandacht voor alle segmenten. Dus niet alleen de (langdurig) werklozen, maar ook schoolverlaters, herintreders en hoger opgeleiden.

In de nota wordt aangegeven dat een gebrek aan geschikte locaties voor de vestiging c.q. uitbreiding van kantoren/dienstverlenende bedrijven voorkomen moet worden. Naast het centrum, worden daarom als mogelijke vestigingslocaties het plangebied aan de Groene Kruisweg en Schiekamp genoemd. De drie locaties hebben daarnaast elk hun eigen typologie en kunnen daardoor ook voor diversiteit/differentiatie in het aanbod van kantoorruimte zorgen. Inmiddels zijn er voor Schiekamp ook andere functies in beeld.

Meerjaren visie Kantoorontwikkelingen in Spijkenisse (1999)

In 1999 is in samenwerking met het bureau Jones Lang Lasalle de nota "Meerjaren visie Kantoorontwikkelingen in Spijkenisse" uitgebracht. De algemene kantorenmarkt heeft zich sedert het verschijnen van deze nota in negatieve zin ontwikkeld. Aangenomen mag echter worden dat de algemene (met name fysieke) conclusies uit de nota nog immer als valide beschouwd kunnen worden.

Enige algemene conclusies uit de (met name kwalitatieve) nota:

- de regio waarin Spijkenisse is gelegen ontbeert een kantoorimago, dit als gevolg van de aanwezigheid van andere prominent aanwezige bedrijfsmatige functies (haven, industrie en daarvan afgeleide activiteiten);
- het kantorenaanbod in Spijkenisse is kleinschalig van aard; ook de opnametransacties worden hierdoor gekenmerkt;
- de toekomstige vraag zal van lokaal georiënteerde gebruikers komen; incidenteel kan een (middel)grote gebruiker verwacht worden.

Locatie, doelgroepen en massa's

Voor wat betreft kantorenlocaties in Spijkenisse, wordt in de nota van Jones Lang Lasalle de conclusie getrokken dat het plangebied als kantorenlocatie voor kleinschalige lokale/regionale kantoren (5 tot 6 kantoorvilla's) als kansrijk aangemerkt kan worden. Hierbij wordt evenwel aangegevend dat, gezien de geringe "kantorentraditie van Spijkenisse", de prijs voor de markt een belangrijke vestigingsfactor zal zijn.

In de nota worden een aantal voor kantoorontwikkeling belangrijke sterke punten van het plangebied aangegeven. Genoemd worden onder meer de directe ligging langs één de hoofdwegen van Spijkenisse met de daaraan gekoppelde relatieve goede bereikbaarheid, een goede OV-bereikbaarheid, de aanwezigheid van de reeds gerealiseerde kantoren, de nabijheid van het centrum en de mogelijkheid tot de realisatie van solitaire kantoren met een eigen identiteit.

Als doelgroep voor het plangebied wordt aangemerkt de (deels havengerelateerde) zakelijke dienstverlening met een lokaal en (beperkt) regionaal werkgebied. Te denken valt hierbij aan makelaars, adviesbureaus, accountants, advocatenkantoren, architecten, reclamebureaus enz. Bij deze doelgroep dient voor wat betreft de markt in Spijkenisse met name gedacht te worden aan gebruikers met een behoefte van circa 500 tot 1.000 m² bvo met mogelijke incidentele uitschieters naar 1.500 m² bvo.

Deze inschatting is gebaseerd op de feitelijke vestigingen over de afgelopen jaren en wordt ondersteund door de rapportage van Jones Lang Lasalle.

Het programma voor het plangebied bestaat uit een kantorenlocatie aan de Groene Kruisweg (totaal 8.800-14.000 m² bvo) welke uitgaat van een zestal kantoor massa's van circa 800 tot 1.400 m² bvo, een massa van 1.000 tot 1.500 m² bvo en een massa van 3.000 tot 4.100 m² bvo.

In een aantal gevallen zal sprake zijn van meerdere gebruikers per gebouw. Daarnaast zit in het programma nog een kantoorlocatie op de hoek van de Stationsstraat en Jan Campertlaan met een bvo van maximaal 400 m².

De vraag naar kantoorruimte in Spijkenisse is in zijn algemeenheid enerzijds beperkt, maar kent daarnaast relatief grote fluctuaties. Een termijn waarbinnen het volledige programma zal zijn opgenomen door de markt is daarom moeilijk aan te geven.

In combinatie met een intensieve doelgerichte communicatie op met name de buitenlokale zakelijke dienstverlening, zou een jaarlijkse opname van maximaal 2.000 m² bvo wellicht haalbaar kunnen zijn. Dit zou inhouden dat het plangebied binnen een periode van 4 tot 7 jaar volledig zou kunnen zijn ontwikkeld. Een intensieve doelgerichte communicatie is met name van belang voor het bereiken van potentiële gebruikers van buiten Spijkenisse, aangezien een te groot aandeel lokale gebruikers aanleiding zal kunnen geven tot onaanvaardbare leegstand binnen de bestaande kantorenvorraad.

Een doorlooptijd van 4 tot 7 jaar is uiteraard vanuit exploitatieoverwegingen minder gunstig. Dit speelt des te meer daar, voordat er ook maar 1 m² kantoor kan worden verkocht, naast de basisinvesteringen (water, groen, infrastructuur enz.) bij deze variant ook de volledige parkeervoorzieningen moeten worden gebouwd en dus voorgefinancierd. Deze problematiek geldt uiteraard ook in het geval het zou lukken het project in zijn geheel aan een projectontwikkelaar over te dragen. Duidelijk dient echter te zijn dat een ontwikkelaar, zeker onder de huidige marktomstandigheden, eerst over zal gaan tot voorfinanciering en bouwen nadat er zekerheid is over minimaal circa 50% verkoop/verhuur.

Conclusie

Het plangebied is een kansrijke locatie voor kleinschalige lokale en regionale kantoren, gezien de directe ligging langs één de hoofdwegen van Spijkenisse met relatieve goede bereikbaarheid, een goede OV-bereikbaarheid, de aanwezigheid van kantoren, de nabijheid van het centrum en de mogelijkheid tot de realisatie van solitaire kantoren met een eigen identiteit.

Een jaarlijkse opname van maximaal 2.000 m² bvo is wellicht haalbaar, zodat het plangebied binnen een periode van 4 tot 7 jaar volledig zou kunnen zijn ontwikkeld.

5.2. Voorzieningen

De enige voorziening in het plangebied zal de boerderij, gelegen aan de Stationsstraat, zijn.

De boerderij aan de Stationsstraat 8 krijgt een gemengde bestemming. Hierbij moet gedacht worden aan een aantal verschillende functies die mogelijk zijn, zoals kantoor, wonen, maatschappelijk en eventueel horeca. Hieronder wordt per mogelijkheid een korte toelichting gegeven.

Wonen

Het woongedeelte van de boerderij is zonder meer geschikt om in te wonen. Ook de schuur is hiervoor geschikt te maken, maar op basis van de bouwvoorschriften liggen de eisen voor daglichttoetreding aanmerkelijk hoger dan bij een kantoorinvulling. Dit zal bouwkundig gezien opgelost moeten worden met dakkapellen. Hiervoor zijn overigens oplossingen te bedenken die bij het karakter van de boerderij zijn in te passen. Een woonfunctie past in de omgeving.

Maatschappelijk

In de boerderij zouden zich maatschappelijke doeleinden kunnen vestigen, zoals een museum, een denksportcentrum of een dansschool. Naast het financiële aspect dient per bestemming de verkeersaantrekkende werking te worden beoordeeld, dit uiteraard vanwege de parkeerbeperking.

Kantoor

De boerderij kan goed fungeren als kantoor. Hierbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld een notaris, advocaat etc. Een kantoorfunctie past goed in de omgeving, echter staat de kantorenmarkt markttechnisch gezien wel onder druk.

Horeca

Qua gebouw is de boerderij geschikt om er een horecafunctie in onder te brengen. Dit zou dan hooguit dag- en avondhoreca moeten zijn. De nachthoreca wordt immers gecentreerd rond het Havenplein. Zowel in het woonhuis als in de schuur kan een restaurantachtige voorziening worden gerealiseerd.

Wonen/werken

Dit is feitelijk een combinatie van de functies kantoor en werken. Het wonen zou bijvoorbeeld in het woonhuis van de boerderij kunnen geschieden en het werken in de voormalige schuur. Bij het werken kan hierbij worden gedacht aan een atelier. Ook een medische functie (privékliniek, dierenziekenhuis etc.) kan hieronder vallen. De verkeersaantrekkende werking kan hier, gezien het parkeren, een knelpunt opleveren. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd dient te worden.

In de boerderij zou in totaal ongeveer 530 m² winkelruimte gecreëerd kunnen worden. Hierbij gaat het om het brutovloeroppervlak (bvo). Van het bvo wordt doorgaans 75-80% gebruikt als vvo (dus na aftrek van magazijn, sociale ruimtes en dergelijke). Het gaat dus om maximaal 420 m² vvo. De gevolgen van eventuele toevoeging van winkelruimte is beperkt en zal niet leiden tot verschuivingen in het winkelaanbod of de ruimtelijke structuur van de detailhandel in Spijkenisse.

De locatie ligt echter buiten het planmatig ontwikkelde centrum en buiten de buurtcentra. In Spijkenisse is ook nauwelijks sprake van aanloopgebieden. De locatie is ook niet aangewezen als een GDV/PDV-locatie (voor grootschalige detailhandel/detailhandel in volumineuze goederen). Vestiging van detailhandel buiten de bestaande winkelcentra zal de bestaande detailhandelsstructuur niet versterken en de vestiging van een winkel in de boerderij ligt dan ook niet voor de hand.

Onderschikte detailhandel als nevenactiviteit bij een andere hoofdfunctie, zoals bijvoorbeeld een galerie bij een atelier, is wel denkbaar binnen de bestaande boerderij. Hierbij wordt gedacht aan een beperkte verkoopruimte die veelal niet meer dan enkele tientallen vierkante meters omvat. Initiatiefnemers moeten inzicht bieden in de gevolgen voor de verzorgingsstructuur.

Conclusie

Het is momenteel nog niet duidelijk wat er in de boerderij voor een functie gaat komen. Daarom is er voor het perceel aan de Stationsstraat 8 een gemengde bestemming opgenomen. Hierdoor kunnen alle bovengenoemde functies mogelijk worden gemaakt. Deze functies passen, gezien de ligging van de locatie en de omliggende functies, in de omgeving. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt. Detailhandel wordt echter uitgesloten vanwege de ligging buiten het planmatige centrum en buiten de buurtcentra. In Spijkenisse is ook nauwelijks sprake van aanloopgebieden.

5.3. Verkeer**Beoogde ontwikkelingen***Autoverkeer*

Het plangebied wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de A15 (Rotterdam-Europoort). De A15 kan worden bereikt via de Groene Kruisweg en de Hartelweg (N218) aan de westzijde van het plangebied en via de Groene Kruisweg (N493) en de Aveling aan de oostzijde. De Groene Kruisweg aan de noordzijde van het plangebied heeft een belangrijke verkeersfunctie in het regionale netwerk en voor Spijkenisse. Aan de west- en oostzijde van het gebied fungeren de Hekelingseweg respectievelijk de Stationsstraat als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) eveneens een belangrijke rol. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich de Vredehofstraat die ook is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en de Hekelingseweg en de Stationsstraat (via de 1^e Heulbrugstraat) met elkaar verbindt.

De interne wegen zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangsweg en hebben een maximumsnelheid van 30 km/h. Alle bestemmingen binnen het plangebied worden via deze erftoegangswegen ontsloten vanaf de Hekelingseweg, Stationsstraat en de Vredehofstraat.

Verkeersaantrekkende werking

De nieuwe ontwikkelingen in het gebied (kantoren, horeca en dienstverlening) zullen extra verkeersproductie genereren. De verkeersproductie van het plangebied zal vooral toenemen ten opzichte van de huidige situatie door de kantoren. Deze zullen worden gerealiseerd op een gebied dat in de huidige situatie bestaat uit braakliggend terrein. De circa 12.500 m² (tussen 8.000 m² en 14.000 m²) bvo nieuwe kantoren ten zuiden van de Groene Kruisweg, genereren naar verwachting een verkeersproductie van circa 1.750 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit extra verkeer zal worden ontsloten vanaf de Groene Kruisweg, via de reeds aanwezige verkeersregelininstallatie, welke hiervoor wordt aangepast.

Parkeren

Ten behoeve van de nieuwe kantoren ten westen van het kantoor Van Klaveren Stigter zullen circa 250 nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zullen worden gecreëerd onder de kantoorbebouwing. Het aantal parkeerplaatsen stelt restricties aan het soort kantoor en de vervoerswijze of de parkeerlocatie van werknemers.

Langzaam verkeer

Het fietsverkeer vindt op de wegen met een maximumsnelheid van 50 en 80 km/h (Groene Kruisweg, Hekelingseweg en Stationsstraat) plaats op fietsstroken, vrijliggende fietspaden en parallelwegen. Op de wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h wordt het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerde verkeer afgewikkeld.

Het voetgangersverkeer kan langs de Stationsstraat, Jan Campertlaan en de Hekelingseweg gebruikmaken van bestaande voetpaden. Langs de Groene Kruisweg en de Jan Campertkade zijn voetgangersvoorzieningen voorzien.

Zowel met betrekking tot de wegen met een maximumsnelheid van 30, 50 als 80 km/h, is sprake van een situatie conform de uitgangspunten uit het concept Duurzaam Veilig.

Openbaar vervoer

Het plangebied wordt per openbaar vervoer ontsloten door een groot aantal streekbusdiensten en een stadsdienst. De bussen halteren niet binnen het plangebied. Wel bevinden zich haltes op de busbaan langs de Groene Kruisweg ter hoogte van de Zinkseweg en op de Eerste Heulbrugstraat ter hoogte van de Vredenhofstraat. Beide haltes bevinden zich op een afstand van maximaal 250 m buiten het plangebied. Via de halte Zinkseweg verbinden de streekbussen Spijkenisse met diverse gemeenten op het eiland Voorne-Putten en Rozenburg. Bij het metrostation Spijkenisse centrum kan worden overgestapt op onder meer de Rotterdamse metro.

Beleid*Beleidsnota verkeer en vervoer*

In deze nota (vastgesteld bij raadsbesluit van 28 februari 1996) staan twee thema's centraal welke ook voor het centrum gelden:

1. het garanderen van de bereikbaarheid van economische en maatschappelijke activiteiten voor noodzakelijk autoverkeer (goederenvervoer, zakelijk personenvervoer, openbaar vervoer en ambulante werkers);
2. het handhaven en verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu door beperking van de negatieve effecten van verkeer en vervoer.

In de bij de Beleidsnota verkeer en vervoer horende projectennota, is een drietal (studie)projecten opgenomen waaruit maatregelen voortkomen die tot een verbetering van de lokale verkeerssituatie leiden. Dit zijn de projecten "Autobereikbaarheid Centrum", "Busroutes Centrum" en "Revitalisering Verkeersring". De resultaten van deze drie studies zijn gebundeld in de "Nota Kernpunten", raadsbesluit 11 juni 1997.

De rode draad van alle maatregelen, waarmee zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid zijn gediend, wordt gevormd door de uitgangspunten dat:

- het autoverkeer ruim baan moet krijgen op de verkeersring van Spijkenisse;
- het openbaar vervoer ruim baan moet krijgen op de verkeersring en de centrumring van Spijkenisse;
- het langzaam verkeer en het (economisch) bestemmingsverkeer in het centrum kan profiteren van de maatregelen op de verkeers- en centrumring, omdat minder autoverkeer door het centrum zal sluipen.

In de "Beleidsnota Verkeer en Vervoer" en vanuit "Duurzaam Veilig" is de noodzaak aangegeven om een wegcategoriseringsplan op te stellen. Hiermee wordt een duidelijke wegenstructuur met onderscheidende categorieën bereikt waardoor het verkeer over de daarvoor bedoelde wegen snel en veilig afgewikkeld kan worden.

In het wegcategoriseringsplan, raadsbesluit 7 juli 1999, staat aangegeven in welke categorieën de wegen zijn ingedeeld. Het autoverkeer dient op gebiedsontsluitingswegen gebundeld te worden. Deze wegen hebben een verkeersfunctie waar de doorstroming van het verkeer prioriteit geniet en zijn de dragers in de verkeersstructuur van de gemeente. De overige wegen behoren tot de categorie erftoegangswegen waar de verblijfsfunctie voorop staat. Het zijn de wegen die als 30 km/h-zone worden ingericht. De Groene Kruisweg heeft een regionale functie die op termijn een meer stedelijke betekenis zal krijgen.

Parkeernota (concept)

Als gevolg van de uitbreiding van winkels, voorzieningen en woningen in het centrum neemt de behoefte aan parkeer ruimte toe. Om een beter inzicht te krijgen in de toekomstige parkeersituatie is de bij het programma benodigde parkeercapaciteit berekend.

Bij de verdeling van de nieuw te realiseren parkeerplaatsen zijn in de Parkeernota, raadsbesluit 11 december 2002, een aantal uitgangspunten gehanteerd. De parkeerplaatsen voor bewoners van nieuwe woningen worden binnen het project gerealiseerd. De bezoekers aan het centrum vinden verspreid over het centrum een parkeerplaats, die vanwege intensief ruimtegebruik geconcentreerd in een gebouwde parkeervoorziening is ondergebracht. Het oude centrum, en dan met name de Voorstraat en het noordelijk deel van de Nieuwstraat, moet beter "doorbloed" worden door voetgangers. Om de verkeersstromen beter over de beschikbare (weg)capaciteit te verdelen is een evenwichtige spreiding van de openbare parkeervoorzieningen nodig. Het verkeer wordt zoveel mogelijk naar de gebouwde parkeervoorzieningen geleid om het openbare gebied zoveel als mogelijk te vrijwaren van geparkeerde auto's. Dit geldt zowel voor parkeren langs de rijbanen, als parkeerterreinen op maaiveld en de omliggende woonwijken. Het woon-werkverkeer wordt geacht een vrije parkeerplaats aan de randen van het centrum te zoeken.

Voor de hier geprojecteerde functie van kantoren zonder baliefunctie, wordt conform het concept van de parkeernotitie een kengetal van 1,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aangehouden (5% voor bezoekers). Dit is een gemiddelde volgens het ASVV voor een sterk stedelijke situatie en ligging in de schil van het centrum. Voor kantoren met baliefunctie geldt 2,25 parkeerplaatsen per 110 m² bvo (20% bezoekers).

Conclusie

Voor het plangebied kan worden geconcludeerd dat de ontsluiting vanaf de Groene Kruisweg, via de bestaande verkeersregelininstallatie, niet tot problemen zal leiden. Wel dient deze installatie en de infrastructuur aangepast te worden aan de nieuwe situatie.

Met betrekking tot het parkeren zal worden gezorgd voor voldoende parkeervoorzieningen. Voor de kantoren ten westen van het kantoor Van Klaveren Stigter zal gebruik worden gemaakt van een parkeerlaag onder de gebouwen. De parkeerplaatsen die behoren bij het nieuwe kantoor dat tussen de reeds bestaande kantoren wordt gerealiseerd ten oosten van het kantoor Van Klaveren Stigter, komen op eigen terrein op maaiveld naast het kantoor. Ook de ontsluiting per openbaar vervoer en voor het langzaam verkeer kan als redelijk tot goed worden gekwalificeerd.

Naar aanleiding van de geformuleerde gebiedsvisie heeft onderzoek plaatsgevonden ten aanzien van wegverkeerslawaai, luchtkwaliteit, industrielawaai, bodem, externe veiligheid, horeca, water, ecologie, cultuurhistorie en archeologie en leidingen. Dit hoofdstuk bevat de uitkomsten van de onderzoeken met de randvoorwaarden die daaruit voortvloeien.

6.1. Bedrijvigheid

Huidige situatie

In het plangebied zijn een tweetal bedrijven aanwezig. Het betreft hier een edelsmid (werkplaats, winkel, ontvangstruimte en woning) en een aannemer.

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is overgenomen uit de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (2007).

Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging"

Gezien de aanwezigheid van verschillende functies (wonen, kantoren, maatschappelijk) wordt het plangebied aangeduid als een gemengd gebied. Bij het opstellen van de milieuzonering in een gemengd gebied wordt gebruikgemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging". Om de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten te bepalen wordt hierbij niet uitgegaan van aan te houden richtafstanden, maar van activiteiten die toelaatbaar zijn naast of onmiddellijk boven woonbebouwing. Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de SvB "functiemenging" wordt verwezen naar bijlage 2.

Onderzoek milieuzonering

Uitgangspunten milieuzonering functiemenging

De huidige functies in het plangebied blijven gehandhaafd en er worden geen nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt. De enige ontwikkeling in de omgeving betreft de realisatie van kantoren. De activiteiten die in het gebied worden toegelaten zijn weergegeven in de SvB "functiemenging" die is opgenomen in bijlage 2 van de voorschriften. Voor al deze activiteiten is naar aanleiding van hun milieubelasting een categorie bepaald. Door middel van een aanduiding op de plankaart of het opnemen van de toelaatbare categorieën in de voorschriften (categorie A, B1, B2 en C) worden de toegelaten activiteiten in het gebied met functiemenging bepaald. Lagere categorieën dan aangegeven zijn ook toegestaan.

Uitwerking milieuzonering

Voor de gebieden met functiemenging is op grond van de bovenstaande uitgangspunten de milieuzonering op de plankaart opgenomen. De 2 aanwezige bedrijven zijn niet bouwkundig gescheiden van gevoelige functies, derhalve worden er ter plaatse bedrijven uit maximaal categorie B1 toelaatbaar geacht.

Bedrijven uit categorie B2 worden niet toelaatbaar geacht omdat er op de bestaande bedrijfslocaties reeds sprake is van gevoelige functies die direct naast of boven het bedrijf aanwezig zijn. Ook bedrijven uit categorie C worden in dit plan niet toegestaan, dit zijn bedrijven met een grote verkeersaantrekkende werking. De bedrijfslocaties worden echter niet ontsloten door een weg die behoort tot de hoofdinfrastructuur.

Inventarisatie toegelaten bedrijven

De aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald volgens de categorieën zoals benoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie tabel 6.1). Het gaat om twee bedrijven, een edelsmid en een aannemer. Beide bedrijven behoren tot categorie B1 en passen binnen de algemene toelaatbaarheid.

Tabel 6.1 Staat van Bedrijfsactiviteiten

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	S.B.I. code	categorie S.v.B.	opper-vlakte	algemene toelaatbaarheid	bestemmingsregeling
Oranjelaan	26	Ed Nobel Edelsmid	362	B1	-	B1	B (b≤B1)
Oranjelaan	48	Aannemer	45-3	B1	<1.000 m ²	B1	B (b≤B1)

Conclusie

In dit bestemmingsplan wordt aan de hand van de gehanteerde milieuzonering, die in de bestemmingsplanregeling is opgenomen, zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

6.2. Wegverkeerslawaaï

Beoogde ontwikkeling

In het plangebied worden nieuwe kantoren mogelijk gemaakt, evenals een gemengde functie in een voormalige boerderij.

Beleid en normstelling

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Indien de geluidsbelasting aan de gevel hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde en geluidsreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Spijkenisse een verzoek worden gedaan tot vaststelling van een hogere waarde. Hierbij mag de geluidsbelasting aan de gevel de uiterste grenswaarde echter niet overschrijden. De uiterste grenswaarde bedraagt 63 dB (in binnenstedelijke situaties).

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een lagere snelheid dan 70 km/h geldt een reductie van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of hoger geldt een reductie van 2 dB. Bij de genoemde geluidsbelastingen in deze rapportage is deze reductie toegepast.

Geluidszones langs wegen

Geluidszones zijn zones rond geluidsbronnen waarbinnen de geluidsbelasting mogelijk hoger is dan wat op grond van gezondheidsonderzoek als aanvaardbaar wordt beschouwd. De breedte van de zones langs wegen is rechtstreeks in de Wet geluidhinder voorgeschreven. De breedte van de geluidszone langs een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen of buiten het stedelijk gebied). De breedte van de geluidszones is als volgt:

Tabel 6.2 Geluidszones bij wegen

	stedelijk gebied	buitenstedelijk
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of meer rijstroken	350 m	
3 of 4 rijstroken		400 m
5 of meer rijstroken		600 m

Binnen het plangebied bevinden zich twee gezoneerde wegen: de Stationsstraat en de Groene Kruisweg. Beide wegen hebben een maximumsnelheid van 50 km/h en een zone van 200 m.

Uitkomsten onderzoek

Er is akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting aan de gevel van het pand aan de Stationsstraat 8 te Spijkenisse. Hierbij is gerekend met de SRM II-methode conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006¹⁾ (zie bijlage 4). De geluidsbelasting op drie waarneempunten is in kaart gebracht (op twee verschillende waarneemhoogte) en staan vermeld in tabel 6.3.

Tabel 6.3 Geluidsbelasting

geluidsbelasting		geluidsbron	
Stationsstraat 8		Groene Kruisweg	Stationsstraat
waarneempunt	hoogte	geluidsbelasting	
1	1,5 m	47 dB	62 dB
1	4,5 m	48 dB	52 dB
2	1,5 m	44 dB	58 dB
2	4,5 m	45 dB	59 dB
3	1,5 m	47 dB	52 dB
3	4,5 m	48 dB	54 dB

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Groene Kruisweg maximaal 48 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde wordt hier niet overschreden. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Stationsstraat bedraagt maximaal 62 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt hierbij overschreden, de uiterste grenswaarde (63 dB) echter niet. Het gaat hierbij om een reeds bestaande situatie waarin geen wijzigingen plaatsvinden, zodat een procedure hogere grenswaarde niet nodig is.

6.3. Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

Recent is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. In deze wet staat een gebiedsgerichte aanpak via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) centraal. Deze programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Samen met de nieuwe wet is ook de AMvB "Niet in betekenende mate bijdragen" (NIBM) met een bijbehorende ministeriële regeling in werking getreden. Op basis van deze AMvB hoeven projecten die niet in een "betekenende mate" bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit niet meer (afzonderlijk) getoetst te worden aan de geldende grenswaarden. Hierbij wordt als grens een bijdrage van 3% van de grenswaarde gehanteerd.

1) SRM II-geluidsberekening Centrum Noord-West, gemeente Spijkenisse, juli 2007.

Totdat het genoemde NSL geheel is vastgesteld kan echter niet zonder meer een beroep worden gedaan op de AMvB NIBM omdat enkel met het NSL onderbouwd kan worden dat in geheel Nederland voldaan zal worden aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit.

Om in de tussenliggende periode toch de mogelijkheid te bieden om de kleinste en minst belastende projecten zonder directe toetsing doorgang te laten vinden is een interim-grens vastgesteld van 1% van de grenswaarde. Indien een project een kleinere bijdrage levert aan de luchtvervuiling dan 1% van de grenswaarde kan het project zonder meer doorgang vinden

Gevolgen bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit

Binnen het onderhavige bestemmingsplan worden behoudens de geplande kantoorgebouwen aan de noordkant feitelijk geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

In totaal wordt in het vast te stellen plan de realisatie van maximaal 14.000 m² bvo kantoorruimte mogelijk gemaakt. In de regeling NIBM wordt aangegeven dat indien het totale brutovloeroppervlak van een kantoorlocatie onder de 33.333 m² ligt er sprake is van een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan eventuele luchtverontreiniging (de bijdrage zal kleiner zijn dan 1% van de grenswaarden).

Het project voldoet dus aan de interim-grens zoals die is vastgesteld in de AMvB NIBM. Hiermee wordt dus voldaan aan de geldende wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

De huidige luchtkwaliteitsituatie in het plangebied

Ten aanzien van de huidige kwaliteit van de lucht in het plangebied kan opgemerkt worden dat de DCMR milieudienst Rijnmond in 2007 een rapportage heeft opgesteld over de luchtkwaliteit in de gemeente Spijkenisse in 2006.

Uit dit onderzoek blijkt dat zich alleen op enkele plaatsen langs het hoofdwegen netwerk in Spijkenisse lichte overschrijdingen voordoen van de normen van fijn stof en NO₂ in de lucht.

Het voorliggende plangebied is gelegen langs de hoofdwegen "de Groene Kruisweg" en de "Hekelingse weg". Uit de luchtrapportage van de DCMR milieudienst Rijnmond blijkt dat er zich langs de Groene Kruisweg geen overschrijdingen voordoen van de luchtkwaliteitsnormen.

Langs de Hekelingseweg wordt op sommige plaatsen de grenswaarde voor NO₂ overschreden. De zogenaamde plandrempel wordt echter niet overschreden. Dit betekent dat de verwachting is dat, op basis van de door de regering ingezette generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, er in 2010 geen overschrijding meer zal zijn van de NO₂-norm op deze locatie.

Ook de daggemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) wordt op enkele wegvlakken langs de Hekelingseweg vaker overschreden dan de hiervoor gestelde grensnorm. Deze overschrijding doet zich achter voor tot maximaal 10 m vanaf het wegvlak. Gezien het feit dat alle bebouwing in het plangebied verder van de weg gelegen zullen zich hier geen overschrijdingen voordoen.

Conclusie

Uit onderzoek blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan.

6.4. Industrielawaai

Normstelling en beleid

Het plangebied ligt nagenoeg geheel binnen de invloedssfeer van het industrieterrein Botlek-Pernis. Op dit industrieterrein zijn inrichtingen gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken (de zogenoemde grote lawaaimakers). Voor dit soort industrieterreinen zijn op grond van de Wet geluidshinder geluidszones Industrielawaai vastgesteld.

Buiten een geluidszone Industrielawaai mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Binnen zones Industrielawaai geldt een onderzoeksplicht en mogelijk beperkingen voor nieuwbouw van woningen en andere gevoelige bestemmingen, vanwege een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) die op de gevel geldt. Nieuwe woningen en andere gevoelige bestemmingen bin-

nen de zone op locaties waar de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein hoger is dan 50 dB(A), zijn slechts toelaatbaar in bijzondere situaties, zoals het opvullen van een open plek in de bestaande bebouwing of vervanging van bestaande bebouwing. Dit is alleen mogelijk indien de geluidsbelasting als gevolg van het industrielawaai ter plaatse 55 dB(A) of minder bedraagt. In het uiterste geval kan voor zeehavengebonden industrieterreinen (zoals Botlek/Pernis) worden uitgeweken naar een maximale grenswaarde van 60 dB(A).

Sanering Botlek-Pernis

Voor het industrieterrein Botlek-Pernis heeft een saneringsslag (industrielawaai) plaatsgevonden. Er is een saneringsprogramma voor het industrieterrein vastgesteld en goedgekeurd, waarin de 55 dB(A)-contour en hoger (tot 65 dB(A)) is weergegeven. Inmiddels zijn op basis van dit programma de MTG's (maximale toelaatbare geluidsbelasting) vastgesteld. De MTG-contour/contouren na sanering vormen het toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Op basis van de MTG-contouren heeft DCMR voor de gemeente Spijkenisse de 50 tot 55 dB(A)-contouren na sanering berekend. Deze contouren zijn door de provincie vastgesteld en mogen worden gehanteerd als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en bouwaanvragen.

Onderzoek en resultaten

De geluidsbelasting in het plangebied bedraagt 51 dB(A): het plangebied ligt tussen de 50- en 51 dB(A)-contour na sanering.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat het aspect industrielawaai geen belemmering vormt voor de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan.

6.5. Bodem

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied worden nieuwe kantoren mogelijk gemaakt, evenals gemengde functies in een voormalige boerderij.

Normstelling en beleid

Volgens artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

De provincie Zuid-Holland hanteert bij de beoordeling van bestemmingsplannen de richtlijn dat voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, wordt verricht op alle bestemmingen waar een herinrichting wordt voorzien. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Huidige situatie

Sinds de 20^e eeuw heeft het plangebied zich ontwikkeld tot een gebied met gemengde bebouwing bestaande uit woningen, bedrijven en detailhandel.

In het verleden heeft er langs de Stationsstraat een oud tramstation gestaan, maar tegenwoordig staan er op deze locatie diverse kantoorpanden. Voordat deze panden echter gerealiseerd konden worden, was het noodzakelijk om bodemsanerende maatregelen te treffen (leeftaagsanering). In de grond, met name in de bovengrond, bleek namelijk dat er diverse interventiewaarde-overschrijdingen aanwezig waren.

In 2004 zijn er ook bodemonderzoeken uitgevoerd voor de realisatie van het woningbouwplan Staalmeesters Noord. Hieruit bleek dat er slechts een lichte bodemverontreiniging in de bovengrond is geconstateerd.

In het plangebied zijn vooralsnog geen andere historische bodembedreigende activiteiten bekend, maar dat neemt niet weg dat de bodem van het plangebied gekenmerkt wordt als een oude kern met diverse plaatselijke lichte verontreinigingen die heterogeen van aard zijn. De zuidwesthoek van het plangebied, ter plaatse van de ontwikkelingslocatie voor woningen, is een voormalig potentieel verontreinigd bedrijventerrein.

In de nabijheid van het plangebied, bevinden zich een vijftal (potentieel) ernstige gevallen van bodemverontreiniging. De locatie Zijlstraat 9 is reeds gesaneerd, op de locatie Stationsstraat 5 is sprake van een ernstige bodemverontreiniging –maar geen sprake van urgentie –en voor de locaties Doormanstraat 27, Molenpad 3 en Ruyterstraat is gebleken dat er slechts sprake is van overschrijdingen van streefwaarden en niet van interventiewaarden. Voor alle locaties geldt dat de verspreidingsrisico's richting het plangebied minimaal zijn omdat de verontreinigde stoffen veelal immobiele stoffen (lood, zink, PAK) zijn.

Het plangebied ligt in de door de gemeente opgestelde bodemkwaliteitskaart binnen een tweetal bodemkwaliteitszones, wonen 1900-1940 en wonen 1940-1980. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de achtergrondconcentratie van de zones conform het provinciaal beleid tussen de streefwaarde (S) en de interventiewaarde (I) ligt.

Voor een algemene indruk over de bodemkwaliteit in het plangebied wordt tevens verwezen naar bijlage 1.

Onderzoek en resultaten

Ter plaatse van de verschillende ontwikkelingslocaties is onderzoek naar de bodemkwaliteit uitgevoerd.

Kantorenstrook

In het kader van de geplande realisatie van kantoorpanden langs de Groene Kruisweg is een milieutechnisch bodemonderzoek verricht op de locatie¹⁾. Uit het onderzoek is gebleken dat er zowel in de boven- en ondergrond als in het grondwater sprake is van lichte verontreinigingen. De tussenwaarde wordt met uitzondering van plaatselijke situatie niet overschreden. Deze plaatselijke situatie betreft een sterke verontreiniging met minerale olie in de bodem ter plaatse van een van de boringen en een tussenwaarde overschrijding met minerale olie in het grondwater.

Om de omvang van deze verontreinigingen met minerale olie te bepalen is er een nader bodemonderzoek verricht²⁾. Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van een saneringssituatie. De kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de realisering van kantoren op de beoogde locatie. De vrijkomende grond kan worden hergebruikt. Uitzondering hierop is de grond ter plaatse van de verontreiniging met minerale olie. Deze zal moeten worden afgevoerd.

Conclusie

Uit onderzoek blijkt dat het aspect bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan.

6.6. Externe veiligheid

Inleiding

Alle ruimtelijke plannen moeten worden getoetst aan het externe veiligheidsbeleid. Deze verplichting is voor wat betreft de risico's van bedrijven vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)³⁾ en in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS)⁴⁾ voor wat betreft het transport van gevaarlijke stoffen. De toetsing aan het externe veiligheidsbeleid moet worden uitgevoerd wanneer het plangebied gelegen is binnen het invloedsgebied

1) MOS Grondmechanica B.V., Milieutechnisch bodemonderzoek aan de Groene Kruisweg (aanleg bedrijventerrein te Spijkenisse, R125404-RH_1, 11 april 2005.

2) Verhoeve Milieu West b.v., Groene Kruisweg ZO te Spijkenisse, Rapportage Nader Bodemonderzoek, RBA/ADV/-VMW/55096, 20 juli 2005.

3) Het Bevi is op 26 oktober 2004 van kracht geworden.

4) Staatscourant 4 augustus 2004, nr. 147.

van een risicobron. Wanneer dit het geval is moet beoordeeld worden of het plan voldoet aan de grens c.q. richtwaarde van het plaatsgebonden risico van deze risicobron. Verder zal in dat geval het groepsrisico verantwoord moeten zijn.

De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft op verzoek van de gemeente een inventarisatie gemaakt van alle risicovolle inrichtingen en transportroutes die invloed kunnen op het gemeentelijk grondgebied¹⁾. Deze inventarisatie vormt de basis voor het opstellen van een externe veiligheidsvisie voor de structuurvisie 2020 van Spijkenisse²⁾.

In dit rapport is daarom voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie in 2020 overeenkomstig de (concept)structuurvisie een toetsing van alle plannen uitgevoerd aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico van de geïnventariseerde risicobronnen en de omvang van het groepsrisico bepaald. Het rapport is op 28 februari jongstleden bestuurlijk vastgesteld.

Toetsing aan het externe veiligheidsbeleid

Uit het rapport van de DCMR blijkt dat er in of in de nabijheid van het plangebied geen inrichtingen zijn gelegen die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op de Noordeinde is een tankstation gevestigd waar de verkoop van lpg is toegestaan. Het plangebied ligt echter ruim buiten het effectgebied van 300 m van het lpg-vulpunt.

Met betrekking tot transportroutes blijkt dat het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van de A15. Er zijn geen transportleidingen binnen het te ontwikkelen gebied of in de omgeving hiervan die voor wat betreft externe veiligheid voor het plangebied van belang zijn. Het plangebied ligt ook buiten het invloedsgebied (1.500 m) van de chloorleiding van AKZO-Nobel.

Wel ligt het plangebied formeel binnen het invloedsgebied van de vaarweg Oude Maas. Dit invloedsgebied wordt aangehouden in verband met de transport van toxische stoffen over deze waterweg. Uit het rapport "Externe Veiligheidsvisie, deel 1" van de DCMR blijkt dat het groepsrisico van de vaarweg Oude Maas ruim onder de oriënterende waarde ligt (zie blz. 79 van het rapport). Bij de berekening van dit groepsrisico is reeds rekening gehouden met het ontwikkelen van het onderhavige plan.

Verantwoording groepsrisico

Conform artikel 13 van het Bevi is de regionale brandweer (in casu de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid met betrekking tot het plangebied. Op 22 april 2008 heeft de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond de gemeente hierover geadviseerd (zie bijlage 6B). De VRR concludeert dat er ten aanzien van het onderhavige plan geen bijzondere relevante veiligheidsaspecten zijn geconstateerd. De VRR geeft als algemeen advies om te zorgen voor een tweezijdige bereikbaarheid en ontsluiting van het plangebied. Het bestemmingsplan "voldoet aan deze eis, het plangebied is immers zowel vanuit de Groene Kruisweg als vanuit de Jan Campertlaan als vanuit de Oranjelaan bereikbaar.

Gezien het feit dat het plangebied op ruim 1.000 m van de vaarweg Oude Maas is gelegen en dat uit het rapport "Externe Veiligheidsvisie Spijkenisse, deel 1" van de DCMR Milieudienst Rijnmond blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde ligt en gezien het feit dat de VRR aanvullende veiligheidsmaatregelen niet nodig acht is er naar de mening van het gemeentebestuur van Spijkenisse sprake van een aanvaardbare situatie.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan.

-
- 1) Rapport "Externe Veiligheidsvisie Spijkenisse, risico inventarisatie" DCMR Milieudienst Rijnmond oktober 2007
 - 2) De externe veiligheidsvisie van Spijkenisse wordt opgesteld conform de handreiking "Leven met Risico's" die stand is gekomen door samenwerking van de provincie Zuid-Holland, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de Stadsregio Rotterdam, de DCMR Milieudienst Rijnmond en een aantal gemeenten in het Rijnmondgebied waaronder Spijkenisse.

6.7. Horeca

Algemeen

Om de horecafunctie te reguleren wordt gebruikgemaakt van de Staat van Horeca-activiteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende horeca-activiteiten zijn ingedeeld in verschillende categorieën. Voor een toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten wordt verwezen naar bijlage 2.

Beoordeling

Er is slechts één (mogelijke) horecabestemming voorzien binnen het plangebied, de voormalige boerderij. Dit mag uitsluitend dag- en avondhoreca zijn. De nachthoreca wordt immers gecentreerd rond het Havenplein. Dit betekent dat in het plangebied horeca-activiteiten uit categorie 1a en 1b worden toegelaten. Dit zijn lichte horecabedrijven die over het algemeen slechts beperkt hinder veroorzaken voor omwonenden.

6.8. Waterhuishouding

Watertoets en waterbeheer

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. De aanleg en het onderhoud van de riolering is in handen van de gemeente. De provincie is verantwoordelijk voor het grondwaterbeheer.

Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets overleg worden gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften. Hierna zijn de opmerkingen van de waterbeheerder verwerkt in deze waterparagraaf.

Huidige situatie water en riolering

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied ligt in een tweetal peilgebieden, te weten:

- peilgebied 513 (nieuwe nummering peilgebied waterschap Hollandse Delta), Hoogwerf Zuid, waar een streefpeil van NAP -1,95 m wordt gehanteerd;
- peilgebied 514, ter plaatse van Staalmeesters Noord; het peilgebied kent geen vast peil omdat er geen open water in het gebied aanwezig is.

Peilgebied 513

Het peilgebied wordt kunstmatig doorgespoeld en op peil gehouden door een waterverversing-gemaal op de kruising W. Churchillaan/Groene Kruisweg, gesitueerd op de westrand van het plangebied. Deze verpompt water van goede kwaliteit (Voedingskanaal) via een persleiding naar het ten noorden van de Groene Kruisweg gelegen peilgebied (gedeelte zwembad/bioscoop). Overtollig water verlaat dit noordelijk gelegen gebied onder vrij verval via een duiker onder de Groene Kruisweg en stroomt door het gebied "Groene Kruisweg ZO" (gedeelte ten zuiden van de Groene Kruisweg) waar het aan de westzijde via een peilscheiding (stuw) overstort in een aangrenzende watergang (nr. 05-11-03/04, gelegen in peilgebied 511, Schiekamp waar een streefpeil van NAP -2,2 m wordt gehanteerd). Deze hoofdwatgang draagt zorg voor de afvoer van overtollig water vanuit de aangrenzende peilgebieden naar de Vierambachtenboezem (peilgebied 508, streefpeil NAP -2,25 m). Vanuit deze boezem wordt het water vervolgens door het poldergemaal De Leeuw van Putten uitgeslagen op de haven van Spijkenisse (Oude Maas). De drooglegging van het gebied "Groene Kruisweg ZO" bedraagt circa 60 cm.

Het plangebied behoort tot het gebied Spijkenisse-Noord, dat regelmatig last heeft van wateroverlast (vooral de Oranjestraat net ten zuiden van het plangebied). Dit knelpunt van frequente wateroverlast wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren: een geringe drooglegging, weinig waterberging/open water gecombineerd met een te geringe afvoercapaciteit richting de Vierambachtenboezem. De duiker onder de Groene Kruisweg is inmiddels te smal geworden en werkt daardoor als een flessenhals in het watersysteem.

Peilgebied 514

De afwatering vindt plaats op de Vierambachtenboezem (legger van hoofdwatgangen nr. 05-08-HW 51 en 52) welke aan de zuidrand van het plangebied grenst. Dit boezemwater maakt onderdeel uit van peilgebied nr. 5.08 (nr. 408 oude nummering) en draagt zorg voor de afvoer van overtollig water uit het landelijk én stedelijk gebied. Het te handhaven peil bedraagt -2,25 m NAP. Vanuit de boezem wordt het water door het poldergemaal De Leeuw van Putten uitgeslagen op de haven van Spijkenisse (Oude Maas). De drooglegging van Staalmeesters Noord ten opzichte van het boezemwater bedraagt, afhankelijk van het maaiveldniveau in het plan, circa 1 tot 1,5 m.

In de huidige situatie is het gebied Staalmeesters Noord niet gevoelig voor wateroverlast.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van de Vierambachtenboezem is door de riooloverstorten, maar ook door de ligging aan het einde van het watergangenstelsel, zeer matig van waterkwaliteit. De afgelopen jaren zijn veel bergbezinkbassins aangelegd in Spijkenisse, waarmee de overstortfrequentie van de overstorten afneemt. Zo is ook direct ten zuiden van het plangebied een bergbezinkbassin aangelegd (Oranjebuurt).

In het kader van het Stedelijk Waterplan is de oppervlaktewaterkwaliteit in Spijkenisse uitgebreid gemonitord. Uit de laatste metingen uit 2001 blijkt de biologische waterkwaliteit in de watgangen in het plangebied redelijk te zijn (klasse IVa), en dat de waterkwaliteit ten opzichte van 1996 met twee klassen is verbeterd (van "slecht" naar "redelijk").

Riolering

Het plangebied is gemengd gerioleerd, dat wil zeggen dat het regenwater vanaf alle verhardingen samen met het huishoudelijk afvalwater gemengd wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi). Bij extreme regenval raakt de riolering vol, en stort vuil rioolwater over via riooloverstorten op het oppervlaktewater. Zo zijn er ook diverse riooloverstorten op de Vierambachtenboezem (dit water is buiten het plangebied gelegen).

Normstelling en beleid

Voor het actuele landelijke en provinciale waterbeleid wordt verwezen naar hoofdstuk 4 Beleidskader. Voor Spijkenisse zijn diverse onderzoeken uitgevoerd en plannen opgesteld waarvan de programma's thans in uitvoering zijn. De relevante onderdelen voor dit plangebied zijn hieronder samengevat.

In het "*Waterstructuurplan*", dat momenteel in samenwerking met de waterbeheerders wordt opgesteld voor het stedelijk gebied van Spijkenisse, worden maatregelen voorgesteld om de wateroverlastgevoeligheid van de wijken Spijkenisse-Noord en Oranjebuurt te verminderen. De intentie bestaat om dit voor peilgebied 513 op te lossen door het bijgraven van in totaal circa 0,3 ha extra wateroppervlak. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van klimaatverandering. Dit geldt indien er verder geen maatregelen worden uitgevoerd ter verbetering van de afvoercapaciteit van het gebied. In de praktijk zal dit betekenen dat dit gerealiseerd kan worden bij het uitvoeren van herinrichtingsplannen in het gebied.

Conform het "*Stedelijk Waterplan Spijkenisse*" en het beleid van de waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheerder, zullen de te graven watgangen met zowel een bodembreedte als een waterdiepte van minimaal 1 m worden uitgevoerd. Tevens zullen stilstaande, niet doorspoelbare waterlopen worden vermeden en zullen de oevers daar waar mogelijk natuurvriendelijk worden ingericht.

In het "*Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) Spijkenisse*" is een maatregelenpakket opgenomen om de vuilemissie vanuit de gemengde rioolstelsels in de gemeente dusdanig te reduceren dat hiermee voldaan wordt aan de zogenaamde "basisinspanning". Voor het bemalinggebied Oranjebuurt, Schiekamp en Hoogwerf (noordelijke deel van peilgebied nr. 513) zijn deze maatregelen al uitgevoerd door de aanleg van onder andere drie bergbezinkvoorzieningen. Hiermee voldoet dit gebied aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied zijn de meeste ontwikkelingen reeds mogelijk gemaakt via andere planprocedures, en moeten daarom gezien worden als bestaande situatie. De enige ruimtelijke ontwikkeling die nieuw is en door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is het doortrekken van de kantorenstrook langs de Groene Kruisweg, ter plaatse van de huidige groenzone met sloten. De reeds ingezette verbreding van de watergangen langs de Groene Kruisweg wordt in de nieuwe situatie doorgezet in noordwestelijke richting. Hiermee wordt een ruimtelijke continuïteit langs de Groene Kruisweg met water bereikt, die de gemeente beoogt.

De hoofdthema's, welke vanuit het perspectief van integraal en duurzaam waterbeheer relevant zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en terug te voeren zijn naar de zorgtaken van de waterbeheerders, zijn hieronder kort beschreven. Het plangebied van deze ontwikkeling bedraagt ruim 4 ha.

Waterberging

Door de bouw van de kantoren neemt de hoeveelheid verharding in het gebied toe. Hiervoor is compenserende waterberging nodig. Daarnaast is in peilgebied 513 sprake van een belangrijk waterbergingstekort. De gemeente heeft bij de planvorming voor de nieuwe waterstructuur hiermee nadrukkelijk rekening gehouden. Van de gronden die tot de ontwikkeling behoren, wordt ruim 0,5 ha water gerealiseerd (ruim 12%). In het Waterstructuurplan (Watervisie 2030) is de strategie om de problemen voor Spijkenisse-Noord op te lossen als volgt:

- de afvoer uit Schiekamp wordt afgeleid richting het westen, waar een overschot aan waterberging is; hiermee wordt de duiker onder de Groene Kruisweg ontlast;
- bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Schiekamp (buiten plangebied) wordt de hoeveelheid waterberging sterk vergroot;
- binnen de ontwikkeling van het voorliggende bestemmingsplan dient maximaal waterberging te worden gerealiseerd, om zoveel mogelijk bij te dragen aan het terugdringen van het waterbergingstekort.

In de ontwikkeling zullen de in tabel 6.5 opgenomen hoeveelheden water, bij benadering, worden opgenomen:

Tabel 6.5 Hoeveelheden water

	oppervlak (m ²)
plangebied Centrum Noordwest	56.000
compenserend water voor toename verharding (8% van plangebied)	4.480
extra open water	2.600
totaal water nieuwe situatie	7.080

De getallen dienen ter illustratie en zijn derhalve indicatief. Aangezien ook de afvoercapaciteit van het plan "Centrum Noord-West" in de definitieve situatie sterk zal worden verbeterd, zal door het opnieuw uitvoeren van berekeningen moeten worden bepaald in hoeverre al met het bijgraven van 2.600 m² wordt voldaan aan de wateropgave in peilgebied nr. 513 van Hoogwerf Zuid (3.000 m²).

Waterstructuur en waterkwaliteit

De nieuwe waterstructuur is robuust, aaneengesloten, en tevens is aandacht voor de belevingswaarde van het water. Ten slotte wordt aan de oostzijde een nieuwe duikerverbinding gerealiseerd om de huidige, doodlopende watergang aan de oostzijde te verbinden met de Vierambachtenboezem. Hiermee wordt doorstroming in het nieuwe watersysteem bewerkstelligd, van groot belang voor een betere waterkwaliteit in de watergangen zelf, maar ook voor de waterkwaliteit Vierambachtenboezem.

Voor de waterkwaliteit dienen alle nieuwe watergangen een diepte te hebben van minimaal 1 m (tenzij dit door bijvoorbeeld gevaar voor opbarsten van de kleiige waterbodem niet wenselijk is: in dat geval zal de waterdiepte kleiner moeten zijn). Waar passend bij het ruimtelijk ontwerp zijn natuurvriendelijke oevers wenselijk. Met name langs de noordoever aan de Groene Kruisweg worden hiervoor goede kansen gezien. Natuurvriendelijke oevers verhogen het zelfreinigend en waterbergend vermogen en vergroten de ecologische potenties van het water.

Riolering

Voor de nieuwe ontwikkeling wordt uitgegaan van een gescheiden rioleringsstelsel, waar nodig met filterende voorzieningen. De beslisboom Afkoppelen van het waterschap (voormalige Zuiveringsschap HEW) wordt toegepast om na te gaan welke oppervlakken direct kunnen worden afgekoppeld en welke niet. Van belang om diffuse verontreinigingen in water en bodem te voorkomen is ten slotte het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen en straatmeubilair.

Beheer en onderhoud

In zijn algemeenheid geldt dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de "Keur" (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet). Dit geldt dus bijvoorbeeld voor de aanleg van duikers en het graven van nieuwe watergangen etc. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd.

Water en waterstaatsdoeleinden in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden de watergangen als zodanig bestemd.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het (bestemmings)plan geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishouding.

6.9. Ecologie

In deze paragraaf is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en is vermeld welke ontwikkelingen deze ruimtelijke onderbouwing beoogt. Vervolgens is aangegeven waar aan deze ontwikkelingen –wat ecologie betreft –moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van rijk, provincie en gemeente, en het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald.

De onderstaande toelichting is mede gebaseerd op de quickscan natuurwaarden die in 2004 en 2005 is verricht door de Stichting Natuur en landschap Voorne-Putten. Voor de ontwikkeling aan de Groene Kruisweg is de paragraaf aangevuld met de resultaten uit de Flora- en faunawet-toets van Koeman en Bijkerk (2006)¹⁾.

Bestaande situatie

Langs de noordrand van het plangebied is een bosstrook van circa 4 ha aanwezig. Verspreid in het plangebied zijn verder nog enkele graspercelen en sloten aanwezig. Deze groene zone ligt geïsoleerd in het stedelijk gebied van Spijkenisse en is niet verbonden met groenelementen in de omgeving. Het overige deel bestaat uit bebouwing en verharding.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied zullen enkele kantoorpanden met een parkeergarage worden gerealiseerd. Met name waar deze herinrichting plaatsvindt ten koste van groen, grasland en waterrelementen, kunnen de daar aanwezige beschermde plant- en diersoorten worden geschaad.

Normstelling en beleid

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd groen- of natuurgebied en is tevens niet gesitueerd in de nabijheid van andere natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingsgebieden op grond van de Natuurbeschermingswet 1988 of beschermde natuurmonumenten. Ecologische verbindingzones zijn evenmin aanwezig.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onder-

1) Koeman en Bijkerk bv, 2006. Toetsing Flora- en faunawet in verband met de geplande bouw van een bedrijvenpark aan de Groene Kruisweg Z.O. te Spijkenisse. Rapport 2006-073 door J. Bijkerk en C.J.E. Brochard.

houd of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van de ontwikkeling tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

Onderzoek

Het plangebied bestaat uit een groenzone van circa 5 ha langs de noordrand, bestaande uit bosplantsoen van circa 25 jaar oud, grasland en enkele waterlopen. Het overige deel van het plangebied betreft intensief gebruikt, verhard en bebouwd terrein, zoals dit bij veel stedelijke gebieden het geval is.

Flora

De bosstrook bestaat uit populieren, zwarte els, iep, vlier, meidoorn, gewone esdoorn, liguster en braam. De kruidlaag is karakteristiek voor voedselrijk ruigtes en herbergt soorten als grote brandnetel, dagkoekoeksbloem, gewone smeerwortel en fluitenkruid. De sloot aan de westzijde van de groenstrook is redelijk soortenrijk en vormt een groeiplaats van stijve waterranonkel, grote waterweegbree, veenwortel, liesgras en smalle waterpest. Geen van de aanwezige plantensoorten is bedreigd of wettelijk beschermd.

Fauna

De watergangen in het plangebied vormen het leefgebied voor algemene amfibiesoorten als bruine en groene kikker en gewone pad (allen wettelijk beschermd).

Beschermde zoogdieren in het gebied zijn naar verwachting egel, mol, veldmuis, bosspitsmuis, wezel, gewone en ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Van de laatste drie soorten zijn geen vaste verblijfplaatsen in het plangebied bekend. Zij gebruiken de bosstrook en het grasland enkel als foerageergebied en/of vliegroute. Alle genoemde soorten zijn landelijk en regionaal vrij algemeen.

De bosstrook vormt verder het leefgebied van algemene vogelsoorten als merel, winterkoning, koolmees, pimpelmees, heggemus en zwarte kraai, terwijl de scholekster van de graslandpercelen gebruikmaakt. In de bosstrook is verder de groene specht waargenomen doch broedgevallen zijn niet bekend. Ook zijn de huismus en de spotvogel aangetroffen. Deze soorten staan op de landelijke Rode Lijst van bedreigde soorten. Voor de groene specht is dit als gevolg van de sterke achteruitgang in de Nederlandse zandgebieden. In zuidwest-Nederland is deze soort juist sterk toegenomen en komt in toenemende mate ook in stedelijk gebied voor. Spotvogels zijn vermeld als gevoelig, evenals de huismus. De spotvogel broedt naar verwachting in het gebied.

Langs de waterkant, op flauwe, onbeschoeide taluds, kunnen wilde eend, waterhoen en meerkoet nestelen. Op en rond gebouwen leven soorten als huismus, spreeuw en Turkse tortel.

In het plangebied zijn algemene soorten dagvlinders en libellen als groot koolwitje en azuurwaterjuffer aangetroffen. Er zijn geen beschermde soorten waargenomen of worden eveneens niet verwacht.

In de onderstaande tabel is aangegeven in welk beschermingsregime de aangetroffen dan wel verwachte soorten vallen.

Tabel 6.6 Beschermde soorten in het plangebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	licht beschermde soort (categorie 2)	zwaar beschermde soort (categorie 3)
amfibieën: gewone pad, groene en bruine kikker		
zoogdieren: egel, mol, veldmuis, bosspitsmuis, wezel		laativlieger, gewone en ruige dwergvleermuis
	alle soorten vogels	

Toetsing

Het verwijderen van groen, het bouwrijp maken van het terrein en de daaropvolgende bouwwerkzaamheden, zullen leiden tot verstoring van beschermde (algemene) soorten. Het betreft soorten van de eerste categorie, waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen geldt. Voor deze soorten behoeft daarom geen ontheffing aangevraagd te worden. Verstoring van broedende vogels (vermeld in de tweede categorie) is niet toegestaan en hiervoor wordt ook geen ontheffing verleend, omdat verstoring en aantasting in de praktijk gemakkelijk zijn te voorkomen. De verstoring wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen op te starten.

Voor de ingrepen in het leefgebied van de vleermuissoorten behoeft evenmin ontheffing aangevraagd te worden. Foerageergebieden vallen niet onder het beschermingsregime van de wet en vaste verblijfplaatsen van deze soorten zijn niet aanwezig.

De te realiseren nieuwbouw en de inrichting van het bedrijventerrein kan nieuwe verblijfplaatsen voor algemene soorten zoogdieren en vleermuizen (in gebouwen) betekenen, mits bij de nieuwbouw rekening gehouden wordt met deze diersoorten.

Zorgvuldig handelen

In de Flora- en faunawet staat ook het principe van "zorgvuldige handelen" beschreven. Dit is gericht op het voorkomen van onnodige slachtoffers (ook als geldt voor deze soorten een vrijstelling). Uit het oogpunt van zorgvuldig handelen is het wenselijk om ruim voorafgaande aan de feitelijke ingreep de grasvegetatie, waar ingrepen zullen plaatsvinden, (frequent) kort te maaien en het maaisel af te voeren. Het verwijderen van struweel dient vanuit één richting plaats te vinden en bij voorkeur niet in het voortplantingsseizoen, zodat dieren kunnen vluchten. Bij het dempen van sloten wordt geadviseerd dit vanuit één richting te doen, het liefst in de richting van een andere watergang, zodat amfibieën en vissen kunnen verplaatsen. Hierdoor wordt het gebied minder geschikt als leefgebied voor kleine zoogdieren en amfibieën. De kans op het onbewust doden van deze toch (algemene) dieren is daardoor duidelijk geringer en hiermee kan worden voldaan aan de doelstelling ten aanzien van het zorgvuldig handelen, zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet.

Conclusies

Het plangebied bevindt zich ver van beschermde natuurgebieden en onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, zoals ecologische verbindingzones en is omgeven door bestaande barrières (woongebieden, bedrijventerrein). De beoogde functieverandering in het plangebied heeft derhalve geen invloed op deze natuurgebieden.

In het plangebied zijn licht beschermde soorten aanwezig, waarvoor een vrijstelling geldt voor de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

In het plangebied zijn eveneens vogels aanwezig, welke licht beschermd zijn, maar niet mogen worden verstoord of aangetast. Er kan ook geen ontheffing voor worden aangevraagd.

Geconcludeerd wordt dat de Flora- en faunawet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

6.10. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Beoogde ontwikkelingen

De oostrand van het gebied valt binnen het molenbiotop (straal 400 m) van de molen aan de Molendijk. Derhalve gelden langs de oostrand van het gebied beperkingen aan de toegestane bouwhoogte. Binnen de molenbiotop wordt in dit bestemmingsplan de ontwikkeling van een kantoorpand mogelijk gemaakt op de hoek van de Stationsstraat en Jan Campertlaan.

Beleid en normstelling

Om de belangen van de windvang van deze molen te beoordelen, wordt in eerste instantie een vergelijk gemaakt met de regeling voor molenbiotopen uit "Regels-voor-Ruimte". Deze regeling kent de voorwaarde dat binnen een straal van 100 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molens, geen bebouwing mag worden opgericht of beplanting aanwezig mag zijn hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek. Het plangebied en de molens zijn echter verder van elkaar verwijderd dan 100 m, zodat deze voorwaarde buiten beschouwing kan worden gelaten.

Verder bepaalt de regeling voor stedelijk gebied, dat binnen een straal van 100 tot 400 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molens, de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet hoger mag zijn dan 1/30 van de afstand tussen bebouwing/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 30-regel). Bij de beoordeling van dit onderdeel van de molenbiotop wordt meegewogen, dat tussen de molen en het plangebied en in het plangebied zelf al bebouwing aanwezig is.

Conclusie

De provincie Zuid-Holland hanteert bij goedkeuring van bestemmingsplannen in stedelijk gebied een beschermingszone voor molens. Deze molenbiotop is op de plankaart en in de voorschriften opgenomen. Het kantoorpand dat mogelijk wordt gemaakt op de hoek van de Stationsstraat en Jan Campertlaan conflicteert niet met de molenbiotop.

Archeologie

Beleid

Voor de provincie Zuid-Holland geldt als basis voor het archeologisch beleid en als archeologisch toetsingskader:

- Verdrag van Malta (1992);
- Archeologische Monumentenkaart van Zuid-Holland (1994);
- Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2002);
- Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden, 2^e generatie (ROB, 2000).

In 1992 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen en in 1998 door Nederland geratificeerd. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

In het verdrag van Malta wordt gesteld dat de archeologie van wezenlijk belang is voor de geschiedschrijving van de mensheid. Het verdrag is erop gericht deze waarden voor de toekomst te behouden.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied worden nieuwe kantoren mogelijk gemaakt, evenals gemengde functies in een voormalige boerderij.

Onderzoeken en conclusie

De Archeologische Waardenkaart (AWK) van Spijkenisse toont de archeologische waarden en potenties van het gemeentelijk grondgebied. De AWK geeft een indicatie van de locatie, de omvang en het belang van de binnen de gemeente aanwezige archeologische waarden. Het plangebied is een terrein met een onbekende waarde. Voor de terreinen met onbekende waarde geldt dat een archeologische kartering, voorafgaande aan de grondwerkzaamheden, op dit mo-

ment in alle gevallen noodzakelijk is. Om vroegtijdig te kunnen anticiperen op de gevolgen van ruimtelijke planontwikkeling in deze gebieden, is het aan te bevelen om de terreinen met onbekende waarde te karteren.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee (provincie Zuid-Holland, 2002) laat zien dat het plangebied is gesitueerd in een gebied met redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Vanwege deze redelijke tot hoge archeologische verwachtingswaarde, is in 2004 nader archeologisch onderzoek verricht door het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam (BOOR). Aan de hand van grondboringen is aangetoond dat in een zone langs de oostrand van het plangebied beneden 70 cm onder maaiveld archeologische sporen aanwezig zijn uit de 12^e tot 13^e eeuw, welke duiden op de aanwezigheid van een dijk en diverse menselijke activiteiten. Bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 70 cm beneden maaiveld is derhalve aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk.

In het overige deel van het plangebied zijn geen archeologische sporen aangetroffen. Door de onderzoekers wordt aanbevolen om bij grondroerende werkzaamheden in het gebiedgebied aan de noordzijde dieper dan 70 cm beneden maaiveld aanvullend archeologisch booronderzoek te verrichten. In het gebied aan de zuid en middenwestzijde wordt aanbevolen aanvullend archeologisch booronderzoek te verrichten bij werkzaamheden dieper dan 40 cm onder maaiveld. Bij een aanvullend onderzoek in het middenwestelijke deel van het plangebied ten behoeve van bebouwing (Staalmeesters II) zijn echter geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Voor het gehele plangebied is derhalve de bestemming Waarden-Archeologische waarden opgenomen. Binnen deze bestemming zijn twee aanduidingen opgenomen: "archeologie 1" voor het gebied waarvoor bij werkzaamheden dieper dan 40 cm aanvullend archeologisch booronderzoek dient te worden verricht en "archeologie 2" waarvoor bij werkzaamheden dieper dan 70 cm aanvullend archeologisch booronderzoek dient te worden verricht.

Het plangebied is volgens de Archeologische Monumentenkaart gelegen tegen de stadskern met hoge archeologische waarde.

6.11. Leidingen

Verwezen wordt naar de paragraaf externe veiligheid. Er liggen in het plangebied tevens geen overige planologisch relevante leidingen voor het transport van (afval)water.

6.12. Duurzaamheid

Op 11 juni 2007 is het milieubeleidsplan "Het milieu op de kaart" door de gemeenteraad van Spijkenisse vastgesteld. In dit milieubeleidsplan worden de kaders aangegeven op het gebied van het milieubeleid in Spijkenisse voor de periode 2007 tot en met 2010.

In dit beleidsplan is de ambitie uitgesproken om het thema duurzaamheid meer profiel te geven in de gemeente Spijkenisse. Hierbij is als belangrijk aandachtspunt de integratie tussen de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening aangegeven.

Naast het vastgestelde milieubeleidsplan is door de gemeente Spijkenisse op 29 oktober 2007 een intentieverklaring met betrekking tot CO₂-reductie ondertekend. Deze intentieverklaring is door alle zestien gemeenten van de stadsregio Rotterdam bekrachtigd. Er zal naar aanleiding van deze intentieverklaring een gezamenlijk actieplan worden opgesteld met maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen in de regio te beperken.

De gemeente Spijkenisse zet zich onder andere in voor de stimulering van het gebruik van duurzame energie bij grotere bouwprojecten. Zo zal er voor de verwarming van de te realiseren hoogbouw langs de Oude Maas in het project "De elementen" gebruik worden gemaakt van een aardwarmtesysteem. Ook bij het project "De zomertuinen" waarbij een woonzorg complex wordt gerealiseerd wordt gebruikgemaakt van dit aardwarmtesysteem.

Bij de in het kader van het onderhavige bestemmingsplan te realiseren kantorenstrook zal eveneens onderzocht worden of het mogelijk en rendabel is om een aardwarmtesysteem toe te passen. De gemeente zal ontwikkelaars actief stimuleren om deze techniek hier toe te passen.

Tevens zal er bij de realisering van het kantorencomplex aandacht worden besteed aan het aspect duurzaam bouwen. In het kader van het hiervoor genoemde milieubeleidsplan wordt er gewerkt aan het opstellen van een beleidskader voor duurzaam bouwen. In ieder geval zal er bij de beoordeling van het bouwplan voor de kantoren rekening worden gehouden met het Nationale Pakket Duurzaam Bouwen en de aanbevelingen vanuit de Dubo Catalogus.

In dit hoofdstuk wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

7.1. Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening en de toelichting van dit artikel, dient ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied onderzoek te worden uitgevoerd naar de financiële uitvoerbaarheid. Het grootste deel van het bestemmingsplan is in ontwikkeling. Hiervoor zijn er twee deel grondexploitaties binnen het verzamelcomplex Centrum. De kleinere begroting voor de woningbouw ontwikkeling (Staalmeesters 2) laat een positief saldo zien van € 265.353 (op contante waard). De grotere begroting is de kantoren ontwikkeling langs de Groene Kruisweg. Deze begroting (Groene Kruisweg zuidoost) laat een negatief saldo zien van -€ 4.654.820 (op contante waarde). Dit tekort wordt met name veroorzaakt door de hoge boekwaarde die op dit deelgebied drukt. Binnen het complex centrum, waar deze exploitaties binnen vallen, is een voorziening getroffen voor het tekort dat ontstaat na optelling van alle saldi. Door de vaststelling in het college van burgemeester en wethouders van de Nota Grondexploitaties is de economische uitvoerbaarheid verzekerd.

7.2. Inspraak

Ingevolge de Inspraakverordening van de gemeente Spijkenisse is het voorontwerpbestemmingsplan Centrum Noord-West vanaf d.d. 25 oktober 2007 gedurende 6 weken terinzagegelegen. Gedurende deze periode konden zowel mondeling als schriftelijk inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan Centrum Noord-West op d.d. 13 november 2007 tijdens een loopmiddag en -avond toegelicht.

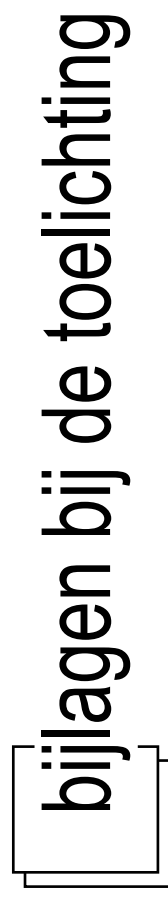
De reacties zijn in een separate bijlage samengevat en beantwoord. De uitkomsten zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

7.3. Overleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan Centrum Noord-West voorgelegd aan de volgende instanties:

1. Provincie Zuid-Holland;
2. Stadsregio Rotterdam;
3. Waterschap Hollandse Delta;
4. De Kamer van Koophandel Rotterdam;
5. VROM-Inspectie;
6. Ministerie van Economische Zaken;
7. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek;
8. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

De instanties onder 1, 3, 4, 5 en 8 hebben op het voorontwerpbestemmingsplan gereageerd. Deze reacties zijn in een separate bijlage samengevat en beantwoord en de uitkomsten zijn verwerkt in het bestemmingsplan.



Bijlage 1. Achtergrondinformatie over bodem

Bodemkwaliteitskaart/Bodembeheerplan

Het plangebied ligt in de bodemkwaliteitskaart binnen een tweetal bodemkwaliteitszones, wonen 1900-1940 en wonen 1940-1980.

Voor het vaststellen van de achtergrondwaarde zijn voor de zone wonen 1900-1940 102 tot 130 analyseresultaten gebruikt en voor de zone wonen 1940-1980 zijn er 164 tot 167 analyses gebruikt.

In de bodemkwaliteitskaart wordt aangegeven wat de achtergrondconcentratie is conform het provinciaal beleid, Spitten met kwaliteit 2, voor de twee zones. Zie de tabel B1.1. Deze gegevens zijn afkomstig van het rapport "Bodemkwaliteitskaart en bodembeheerplan gemeente Spijkenisse" dat op 21 juni 2005 door de gemeente is vastgesteld.

Tabel B1.1 Classificatie dambordberekening provinciaal beleid (Spitten 2)

bodemkwaliteitszone (0-1,0 m-mv)	toetsing 50 percentiel	toetsing 95 percentiel	gebiedstype	kritische stoffen	% ongewenst
wonen 1900-1940	<S	>I	2.4	As, Cd, Cu, Hg, Pb, Ni, Zn, PAK	PAK => 10%
wonen 1940-1980	<S	>S	1.2	Cd, Ni, Zn, PAK	PAK =>10%

De achtergrondconcentratie van de zones ligt conform het provinciaal beleid tussen de streefwaarde (S) en de interventiewaarde (I). Om deze reden is besloten dat vrij grondverzet niet mogelijk is. Vrijkomende grond dient in alle gevallen gekeurd te worden en in bepaalde gevallen geldt dit ook voor de ontvangende bodem.

Historisch bodembestand Globis

Binnen het plangebied: uit het provinciaal bodemprogramma Globis blijkt dat de Stationstraat geen specifiek adres met GLOBIS-nummer DC061200132, de enige locatie binnen het plangebied is, waar sprake is van een (potentieel) ernstig geval van bodemverontreiniging. In het verleden heeft op deze locatie een tramstation gestaan. Uit diverse bodemonderzoeken bleek dat er zowel in de boven- als ondergrond sprake was van ernstige bodemverontreiniging. In het kader van planontwikkeling, de bouw van kantoorpanden, heeft er in 2000 een grote leeflaagsanering plaatsgevonden. De locatie werd na sanering geschikt bevonden voor de beoogde bestemming, de bouw van kantoorpanden.

Buiten het plangebied: in de nabijheid van het plangebied, bevinden zich een vijftal (potentieel) ernstige gevallen van bodemverontreiniging. Dit zijn de WBB-locaties K. Doormanstraat 27 met GLOBIS-nummer DC061200074, Molenpad 3 met GLOBIS-nummer DC061200042, M.A. De Ruyterstraat met GLOBIS-nummer DC061200159, Stationstraat 5 met GLOBIS-nummer DC061200110 en Zijlstraat 9 met GLOBIS-nummer DC061200152.

Gericht tot bovenstaande locaties kan het volgende worden opgemerkt.

- De provincie Zuid-Holland heeft in de brief van 30 augustus 2005 met kenmerk 9421158/B5120226482 aangegeven dat wordt ingestemd met het saneringsverslag locatie Zijlstraat te Spijkenisse, kenmerk 990367 van 7 november 2002 en met de vaststelling eindsituatie Zijlstraat te Spijkenisse, kenmerk PN186729 van 15 juli 2005. De locatie werd na de leeflaagsanering geschikt bevonden voor de bouw van de beoogde bestemming.
- Voor de locatie Stationstraat 5 is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging echter is er geen sprake van urgentie.
- Voor de drie overige locaties is gebleken dat er slechts sprake is van overschrijdingen van streefwaarden en plaatselijk sprake is van tussenwaarde overschrijdingen.

Voor alle locaties geldt dat de verspreidingsrisico's richting het plangebied minimaal zijn omdat de verontreinigde stoffen veelal immobiele stoffen (lood, zink, PAK) zijn.

Bijlage 2. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze bijlage geeft in algemene zin inzicht in doel, achtergronden en algemene beleidslijnen voor de toepassing hiervan. De specifieke toepassing in het onderhavige plan wordt toegelicht in de hoofdtekst van deze plantoelichting.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor dorpskernen, oude woongebieden, bebouwingslinten en landelijke gebieden waar vooral relatief kleinschalige bedrijvigheid naast andere functies voorkomt (en dus in mindere mate voor bedrijventerreinen). Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "Lijst van bedrijfstypen").

In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen is de Lijst van bedrijfstypen van de VNG (hierna: VNG-lijst) op de volgende punten nader verfijnd en aangevuld:

- De VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.
- In de VNG-lijst zijn de 10 richtafstanden ondergebracht in 6 categorieën. Met het oog op de praktische toepassing voor bestemmingsplannen waarin alleen kleinschalige bedrijvigheid wordt toegelaten, zijn in deze Staat van Bedrijfsactiviteiten de categorieën 4, 5 en 6 uit de VNG-lijst samengevoegd in de categorie 4+.
- De VNG-lijst gaat in het algemeen uit van relatief grote bedrijven en houdt daardoor weinig rekening met de specifieke situatie van kleinere en daardoor veelal minder hinderlijke bedrijven die veelvuldig op lokale bedrijventerreinen, in dorpskernen en dergelijke voorkomen. De praktijk leert dat deze kleinere bedrijven, uitgaande van de Lijst van bedrijfstypen, zonder milieuredenen zouden worden uitgesloten van de vestiging op dergelijke locaties; of dat ten behoeve van de vestiging onnodige vrijstellingsprocedures zouden moeten worden doorlopen.

- Voor de meest voorkomende bedrijfstypen is daarom in deze Staat, op basis van andere literatuurbronnen en praktijkervaringen, een nadere differentiatie naar bedrijfsgrootte toegepast¹⁾. Deze differentiatie is conform de VNG-systematiek: ook in de basiszoneringslijst komt differentiatie naar bedrijfsgrootte voor. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is deze differentiatie alleen voor meerdere bedrijfsactiviteiten toegepast.
- Incidenteel komt ook het tegenovergestelde voor, namelijk dat de feitelijke hinder/richtafstand bij specifieke activiteiten groter is dan de Lijst van bedrijfstypen aangeeft. Voor de betreffende bedrijven is de categorie-indeling op grond van veelvuldige praktijkervaringen²⁾ aangepast.
- In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven welke milieuaspecten (mede) maatgevend zijn voor de categorie-indeling.

Algemeen beleid voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De VNG-lijst deelt de bedrijfsactiviteiten in 6 categorieën in. Met het oog op de praktische toepassing voor bestemmingsplannen waarin alleen kleinschalige bedrijvigheid wordt toegelaten, zijn de categorieën 4, 5 en 6 uit de VNG-lijst in deze Staat samengevoegd in de categorie 4+. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 4+ op relatief hinderlijke en zware industrie.

De richtafstanden en de indices voor de verkeersaantrekkende werking uit de VNG-lijst kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- | | |
|---------------|---|
| categorie 1: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn in woonwijken. |
| categorie 2: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m. |
| categorie 3: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen (afstandsindicatie 50 tot 100 m). |
| categorie 4+: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn (afstandsindicatie 200 tot 1.500 m). |

Opzet van de Staat

De hier gebruikte Staat kent een categorie-indeling op grond van bedrijfsactiviteiten. Voor deze indeling is, net als in de VNG-publicatie, gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993. In de praktijk kan het voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In beginsel geldt dan de hoogste categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen/-activiteiten duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

-
- 1) Het gaat daarbij vooral om kleinere aannemingsbedrijven, timmer- en constructiewerkplaatsen, transportbedrijven en handelsbedrijven. Voor de aangepaste inschaling zijn de volgende bronnen gebruikt: Publicaties van het Ministerie van VROM over geluidsproductie en richtafstanden van bedrijven en installaties, AmvB's op basis van de Wet milieubeheer, planologische kengetallen, Inspectiewijzer Milieuhygiëne en het oordeel van ervaringsdeskundigen. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de situering van kleinere aannemingsbedrijven naast woningen in gemengd gebied geen problemen opleveren vanuit milieuoogpunt: in zowel kleinere als grotere gemeenten in Nederland komt deze situatie veelvuldig voor zonder dat er milieuknelpunten zijn. In alle gevallen waarbij de VNG-lijst is verijnd of bewerkt, is de ruimtelijk relevante hinder als doorslaggevende factor gehanteerd.
- 2) Zo heeft de praktijk bijvoorbeeld geleerd dat transportbedrijven waar vrachtauto's met draaiende koelinstallaties worden gestald (aanzienlijk) meer hinder kunnen veroorzaken dan de VNG-lijst vermeldt. Hetzelfde geldt voor grootschalige loonbedrijven.

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft vooral kleinere bedrijven die op grond van hun oppervlak of capaciteit apart zijn ingedeeld. Dit oppervlak betreft de bij het bedrijf c.q. voor de betreffende bedrijfsactiviteit in gebruik zijnde gronden, ongeacht of de gronden bebouwd zijn of niet.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3)¹⁾. Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer is aangetoond dat deze bedrijven wat milieubelasting betreft gelijk kunnen worden gesteld met de volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

1) Volgens vaste jurisprudentie is het opnemen van een dergelijke vrijstellingsbevoegdheid zelfs verplicht.

Bijlage 3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. **"lichte horeca"**: Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.

In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafeta-

1) Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

ria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;

- 1b. overige lichte horeca: restaurants;
- 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.
- 2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
- 3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 4. Onderzoeksresultaten wegverkeerslawaaï

Versie 6.0.0

Gemeente Spijkenisse

Jaartal 2010

0
0
0

Personenauto's 1

Zwaar verkeer 1

Ve = Doorstromend stadsverkeer

Versie 6.0.0

Situatie: Zie laatste pagina

item	omschrijving	2010 - exclusief plan																
		Hekelingseweg			Groene Kruisweg W			Groene Kruisweg O			Stationstraat N			Stationstraat Z				
		5 m	10 m	25 m	5 m	10 m	25 m	5 m	10 m	25 m	5 m	10 m	25 m	5 m	10 m	25 m		
X		81320		81450		84720		81870		81900		25		5		10		25
Y		429770		429770		429930		429830		429830		25		5		10		25
	Intensiteit	13448		18074		18091		7682		6088		25		5		10		25
	fractie licht		0,9548		0,9576		0,9576		0,9685		0,9623		25		5		10	25
	fractie middel zwaar		0,0070		0,0184		0,0184		0,0126		0,0143		25		5		10	25
	fractie zwaar		0,0027		0,0233		0,0233		0,0042		0,0048		25		5		10	25
	fractie autobus		0,0355		0,0007		0,0003		0,0147		0,0186		25		5		10	25
	snelheidstype		Ve		Ve		Ve		Ve		Ve		25		5		10	25
	wegtype		2		1		1		2		2		25		5		10	25
	bomenfactor		1		1		1		1		1		25		5		10	25
	afstand tot wegas												25		5		10	25
	Jaargemiddelde												25		5		10	25
NO2 [µg/m³]		32,8	31,2	28,3		28,5	27,6	27,6		28,5	27,6	25		30,4	29,3	27,4	28,9	27,2
NO2 [µg/m³]	Jm achtergrond	26,1	26,1	26,1		26,1	26,1	26,1		26,1	26,1	26,1		26,1	26,1	26,1	26,1	26,1
NO2 [µg/m³]	# Overschrijdingen grenswaarde	0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0	0	0
NO2 [µg/m³]	# Overschrijdingen plandrempe	0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0	0	0
PM10 [µg/m³]	Jaargemiddelde																	
PM10 [µg/m³]	Jm achtergrond	27,2	27,2	27,2		27,2	27,2	27,2		27,2	27,2	27,2		27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
PM10 [µg/m³]	# Overschrijdingen grenswaarde	31	28	24		25	24	23		25	24	23		27	25	23	26	24
PM10 [µg/m³]	# Overschrijdingen plandrempe	31	28	24		25	24	23		25	24	23		27	25	23	26	24
Benzeen [µg/m³]	Jaargemiddelde	1,4	1,3	1,1		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,2	1,2	1,1	1,1	1,1
Benzeen [µg/m³]	Jm achtergrond	1,0	1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
SO2 [µg/m³]	Jaargemiddelde	4,6	4,6	4,5		4,5	4,5	4,5		4,5	4,5	4,5		4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
SO2 [µg/m³]	Jm achtergrond	4,5	4,5	4,5		4,5	4,5	4,5		4,5	4,5	4,5		4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
SO2 [µg/m³]	# Overschrijdingen 24 uursgem.	0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0	0	0
CO [µg/m³]	98-Percentiel 8h	896,2	840,8	750,6		731,5	710,2	710,2		720,6	710,2	809,4		809,4	777,8	726,4	785,6	719,8
CO [µg/m³]	98-Percentiel achtergrond	694,4	694,4	694,4		694,4	694,4	694,4		694,4	694,4	694,4		694,4	694,4	694,4	694,4	694,4
	Jaargemiddelde	0,4	0,3	0,3		0,3	0,3	0,3		0,3	0,3	0,3		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
BaP [ng/m³]	Jm achtergrond	0,3	0,3	0,3		0,3	0,3	0,3		0,3	0,3	0,3		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

Versie 6.0.0

Gemeente Spijkenisse

13

5

1000

Autobussen

Spikenisse

u: Zie laatste pagina

[illegible]

Versie 6.0.0

Gemeente Spijkenisse

Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzw. verk.	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

	geen overschrijding
	overschrijding grenswaarde
	overschrijding plandirempel

Ve = Doorstromend stadsverkeer

Spijkenisse

[illegible]

