



Gemeente Albrandswaard



Bestemmingsplan 'Zuidelijke entree Overhoeken I en II'



Vastgesteld

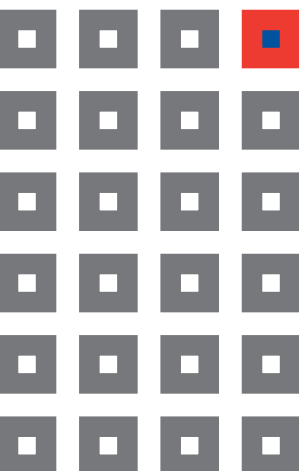


29 juni 2020

Gemeente Albrandswaard

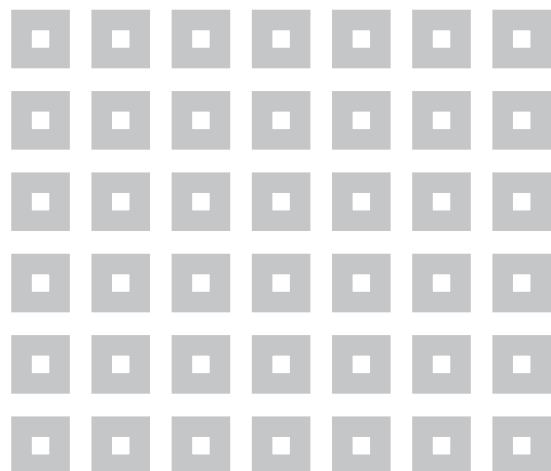
Bestemmingsplan 'Zuidelijke entree Overhoeken I en II'

Vastgesteld



Inhoud:

- Toelichting



werknummer: 619.111.20
datum: 29 juni 2020
bestand: J:\619\111\20\3.projectresultaat\

Procedureoverzicht

Fase	Datum
Voorontwerp	23 mei 2019
Ontwerp	28 november 2019
Vastgesteld	29 juni 2020

KuiperCompagnons BV

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam



Inhoudsopgave van de toelichting

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van het plan	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Leeswijzer	1
2.	Planbeschrijving	3
2.1	Bestaande situatie	3
2.2	Nieuwe situatie na planontwikkeling	5
2.3	Juridische aspecten	6
3.	Ruimtelijke Ordening	9
3.1	Kader	9
3.2	Conclusie	12
4.	Mobiliteit	12
4.1	Kader	12
4.2	Onderzoek	13
4.3	Conclusie	14
5	Natuur en landschap	14
5.1	Kader	14
5.2	Onderzoek	16
5.3	Conclusie	17
6	Water	18
6.1	Kader	18
6.2	Onderzoek	19
6.3	Overleg waterbeheerder	22
6.4	Conclusie	22
7	Archeologie en cultuurhistorie	22
8	Milieu	24
8.1	Algemeen	24
8.2	M.e.r.-beoordeling	24
8.3	Bodemkwaliteit	25
8.4	Akoestische aspecten	26
8.5	Luchtkwaliteit	30
8.6	Milieuzonering	32
8.7	Externe veiligheid	32
8.8	Overige belemmeringen	34
9	Uitvoerbaarheid	35
9.1	Economische uitvoerbaarheid	35
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36

10	Procedure	37
10.1	Vorbereidingsfase	37
10.2	Ontwerpfase	37
10.3	Vaststellingsfase	37

Bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1** Notitie resultaten wachtrijmetingen Nijverheidsweg, GraaffTraffic, Kenmerk: ABW002, d.d. 22 januari 2018
- Bijlage 2** Quickscan flora & fauna, NWC, juni 2019
- Bijlage 3** Advies wegverbinding tussen Nijverheidsweg en de Dienstenstraat in Rhoo in de gemeente Albrandswaard, Archeologie Rotterdam (BOOR), Kenmerk: AS18/07469-18/0011618, d.d. 23 mei 2018
- Bijlage 4** Asfalt- en funderingsonderzoek, Synlab, Rapportnr: 12800567-1, d.d. 5 juni 2018;
- Bijlage 5** Partijkeuring Nijverheidsweg-Dienstenstraat, Synlab, Rapportnr: 12800524-1, d.d. 14 juni 2018
- Bijlage 6** Waterbodemonderzoek Nijverheidsweg-Dienstenstraat, Synlab, Rapportnr: 12800517-1, d.d. 11 juni 2018
- Bijlage 7** Notitie Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, werknummer 619.111.20, d.d. 28 november 2019
- Bijlage 8** Notitie 'Onderbouwing Zuidelijke entree Overhoeken I en II', gemeente Albrandswaard, d.d. 29 mei 2019
- Bijlage 9** Nota inspraak en vooroverleg, gemeente Albrandswaard, d.d. 28 november 2019
- Bijlage 10** Nota Zienswijzen, gemeente Albrandswaard, d.d. 23 maart 2020



Afbeelding 1.1: Globale ligging plangebied binnen gele cirkel (bron: Google Earth)



Afbeelding 1.2: Ligging plangebied in meer detail, geel omlijnd (bron: Luchtfoto: Google Earth)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Aanleiding

Om de bereikbaarheid van en de verkeerssituatie op bedrijventerrein Overhoeken I en II te verbeteren bestaat het plan om een nieuwe weg aan te leggen tussen de Dienstenstraat en de Nijverheidsweg. Hierdoor ontstaat een ontsluiting tussen het bedrijventerrein via de Nijverheidsweg op de Rhoonse Baan. Tevens wordt, binnen het plangebied, een nieuw parkeerterrein met 40 parkeerplaatsen aangelegd. Om deze nieuwe ontwikkeling te kunnen realiseren is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Het voorliggende bestemmingsplan vormt een nieuw planologisch kader voor deze ontwikkeling. Overigens staat de ontwikkeling van de zuidelijke entree niet op zich, het is onderdeel van de totale herstructurering van de bedrijventerreinen Overhoeken I, Overhoeken II en Binnenbaan. Wanneer in dit bestemmingsplan gesproken wordt van de aanleg van de verbindingsweg wordt hiermee ook bedoeld op de aanleg van de parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de openbare ruimte, om de leesbaarheid van het plan te bevorderen.

Doel

De nieuw aan te leggen weg past niet binnen de bestemmingsomschrijvingen van de bestemmingen in het vigerende bestemmingsplan. Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt de gewijzigde opzet in juridisch-planologische zin mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan “Zuidelijke entree Overhoeken I en II” heeft betrekking op het gebied tussen de Dienstenstraat op het bedrijventerrein Overhoeken I en II en de Nijverheidsweg ten noorden van de Gemeentewerf. De hiervoor genoemde wegen worden gescheiden door een watergang.

De exacte ligging van het plangebied is weergegeven op de bij dit bestemmingsplan behorende verbeelding. De ligging van het plangebied is in afbeelding 1.1 en 1.2 weergegeven.

1.3 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt ingedeeld. In dit hoofdstuk, hoofdstuk 1, zijn een aantal algemene planaspecten opgenomen. In hoofdstuk 2 vindt de planbeschrijving plaats en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. Hoofdstuk 3 tot en met 8 vormt feitelijk de achterliggende onderbouwing voor de wijziging en gaat in op, onder andere, ruimtelijke ordening, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en milieu. Ten slotte worden in hoofdstuk 9 en 10 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond en wordt ook ingegaan op het overleg- en inspraaktraject.



Afbeelding 2.1: Bestaande situatie op de Nijverheidsweg bij de Gemeentewerf (bron: KuiperCompagnons)



Afbeelding 2.2: Zicht op de watergang vanaf de Nijverheidsweg richting Dienstenstraat (bron: KuiperCompagnons)



Afbeelding 2.3: Zicht vanaf de Nijverheidsweg in de richting waar de nieuwe verbindingsweg zal aantakken op de Nijverheidsweg (Bron: KuiperCompagnons)

2. Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De bedrijventerreinen Overhoeken I en II zijn gelegen ten noordoosten van Rhoon in de gemeente Albrandswaard. Het terrein wordt globaal begrensd door de Rivierweg in het westen, de Rhoonse Baan in het zuiden, de Achterdijk in het oosten en de Groene Kruisweg in het noorden. Bedrijventerrein Overhoeken I en II is samen met bedrijventerrein Binnenbaan goed voor 10% van de werkgelegenheid binnen de gemeente Albrandswaard. Het bedrijventerrein bestaat uit bedrijvigheid tot categorie 3.2 en functioneert wat betreft het aanbod van bedrijvigheid naar behoren. Er vindt herstructurering plaats omdat het terrein verouderd, niet optimaal bereikbaar en niet verkeersveilig is. Op Overhoeken I en II bestaat een tekort aan parkeerplaatsen en komen onoverzichtelijke en onveilige verkeerssituaties voor door onder andere geparkeerde vrachtwagens. De herstructurering omvat tevens het aanpakken van de buitenruimte en het toevoegen van groen in met name de entreegebieden en langs de randen van het terrein.

In de huidige situatie wordt bedrijventerrein Overhoeken ontsloten via de route Kleidijk/Rivierweg en via de oprit van de Kleidijk naar de Groene Kruisweg (N492). Op de afbeeldingen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn afbeeldingen van de huidige situatie op de Nijverheidsweg opgenomen.



Afbeelding 2.4: Luchtfoto van de huidige situatie. (bron: Google Earth)

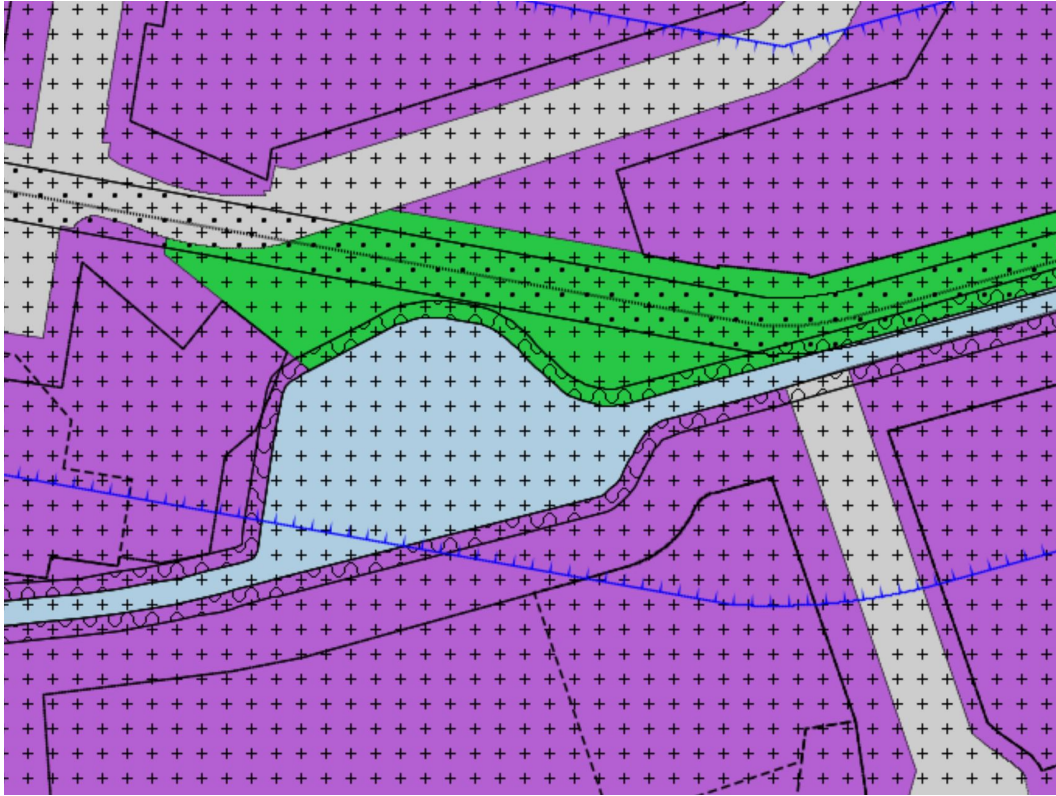


Afbeelding 2.5: Luchtfoto van de huidige situatie. (bron: Google Earth)

Planologische situatie

In het vigerende bestemmingsplan 'Rhoon Dorp 2013', door de gemeenteraad vastgesteld op 14 juli 2013, is het plangebied bestemd als 'water', 'bedrijf' 'groen', en 'verkeer-verblijfsgebied'. Tevens zijn binnen het plangebied de dubbelbestemmingen 'leiding-olie', 'waarde – archeologie 3' en 'waterstaat' en twee gebiedsaanduidingen 'geluidzone – industrie' en 'gebiedsaanduiding – olieleiding' opgenomen.

Omdat de nieuwe verbindingsweg niet past binnen het geldende bestemmingsplan wordt met dit bestemmingsplan een nieuwe planologisch kader gemaakt.



Afbeelding 2.6: Vigerende planologische situatie

2.2 Nieuwe situatie na planontwikkeling



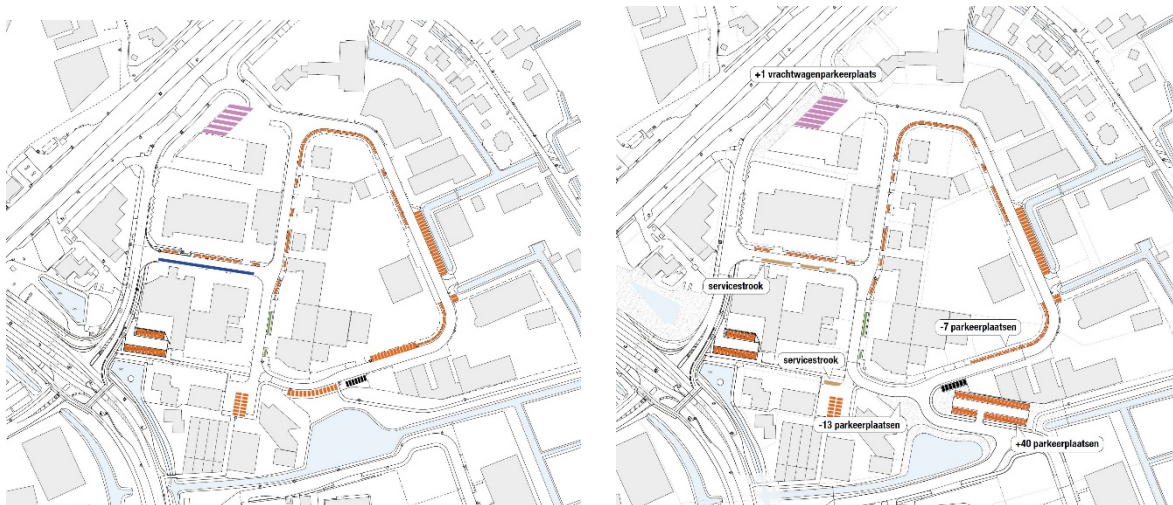
Afbeelding 2.7: Nieuwe situatie. (Bron: Schetsontwerp Urban Synergy)

Ontwikkeling

Op basis van (verkeers)onderzoeken van Mobycon (2014) en Movares (2105) is geconcludeerd dat er ten behoeve van de van de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer op en rondom het bedrijventerrein een nieuwe ontsluiting nodig is. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de notitie Onderbouwing Zuidelijke entree Overhoeken I en II van de gemeente Albrandswaard. In de notitie wordt nader ingegaan op de gekozen ontsluitingsvariant. Deze notitie is als bijlage 8 van deze toelichting opgenomen. De nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd door de Dienstenstraat te verbinden met de Nijverheidsweg (zie hiervoor afbeelding 2.7). Als onderdeel van de parkeerproblematiek op Overhoeken wordt er binnen het voorliggende plan ook ruimte gemaakt voor 40 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein wordt ontsloten op de nieuwe verbindingsweg. Onderdeel van de herstructurering is de vergroening van het bedrijventerrein, hiervoor wordt op diverse plaatsen nieuwe beplanting aangebracht. Vanwege de ligging van een buisleiding (RRP) door het plangebied wordt beplanting altijd op minimaal 5 meter uit deze leiding geplaatst.

Parkeren

Vanwege de realisatie van de nieuwe verbindingsweg zijn er wijzigingen in het straatbeeld van de Dienstenstraat noodzakelijk. Om de verbinding naar de Nijverheidsweg mogelijk te maken, dient een aantal bestaande parkeerplaatsen te verdwijnen. Vanwege de aanleg van de weg ontstaat er ruimte voor de aanleg van een parkeerterrein met 40 parkeerplaatsen. Hieronder wordt de huidige en de toekomstige situatie getoond waarbij er 20 bestaande parkeerplaatsen verdwijnen, 13 vanwege de doorsteek van de nieuwe verbinding en 7 langsparkeerplaatsen aan de noordzijde van de Dienstenstraat. Het totaal aantal parkeerplaatsen neemt hiermee dus toe met 20 parkeerplaatsen.



Afbeelding 2.8: Parkeren, huidige en nieuwe situatie. (Bron: Schetsontwerp Urban Synergy)

2.3 Juridische aspecten

De gewenste ontwikkeling van het plangebied zoals beschreven in vorige paragrafen, is juridisch vertaald in de planregels en de verbeelding. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op deze juridische vertaling.

2.3.1 Planmethodiek

De planmethodiek is afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen van de DURP-standaarden 2012. Daarbij is de indelingsopzet van de aangegeven hoofdgroepen van bestemmingen gehanteerd.

Verbeelding

De analoge verbeelding, voorheen plankkaart, is getekend op schaal 1 : 500. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om (in de toekomst) het plan via internet te raadplegen.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn voor zover mogelijk overgenomen uit Rhoon Dorp 2013.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn de begrippen verklaard die gebruikt worden in hoofdstuk 2 en 3. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

In het bestemmingsplan komt de enkelbestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' voor.

Verkeer-Verblijfsgebied

De als Verkeer-Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen met een verblijfsfunctie, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water, speelvoorzieningen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen, waterberging en waterhuishouding, extensief recreatief medegebruik, duikers, steigers, gemalen en bruggen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat regels welke op de bestemmingen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn. Het gaat om de volgende artikelen.

Anti-dubbelregel

In deze bepaling is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen dat voor alle bestemmingen kan gelden, zoals regels omtrent erfbebouwing en ondergronds bouwen.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan een in dit plan opgenomen afwijkingsregels of wijzigingsbevoegdheid.

Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn de algemeen geldende aanduidingsregels opgenomen. Binnen het plangebied gelden de gebiedsaanduidingen 'geluidzone – industrie' en 'veiligheidszone – olieleiding'.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.3.3 Geometrische plaatsbepaling

De analoge verbeelding van de geometrische plaatsbepalingen, de plankaart, kent een schaal van 1 : 1.000 en bestaat uit één kaartblad. Voor het tekenen van de kaart is een topografische ondergrond gebruikt. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

3. Ruimtelijke Ordening

3.1 Kader

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden.

Het aanleggen van een weg en parkeerterrein in de gemeente Albrandswaard is geen onderdeel van de SVIR en vormt hiermee geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het rijk legt met het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

Bij besluit van 28 augustus 2012 is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaring rond Rijksvaarwegen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

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

Nieuwe ladder Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De voorliggende ontwikkeling van de aanleg van een nieuwe weg en parkeerterrein zijn niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro.

Nationale ruimtelijke belangen

Binnen het plangebied komen geen nationale ruimtelijke belangen voor. Het Barro en daarvoor genoemde SVIR en de Nieuwe Ladder voor duurzame verstedelijking vormen gezien het voorgaande geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan.

3.1.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. Het beleid is op 1 augustus 2014 in werking getreden. In 2016 is de Visie Ruimte en Mobiliteit op een aantal punten geactualiseerd.

Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Het nieuwe plan voorziet in de aanleg van een nieuwe weg en een parkeerterrein. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling, in relatie tot de omgeving. Vanwege de aard en omvang van de ontwikkeling is de ontwikkeling niet 'ladderplichtig'. Daarnaast is het projectgebied gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet noodzakelijk.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie Albrandswaard 2025

De Toekomstvisie Albrandswaard 2025 is vastgesteld op 15 april 2013. In de toekomstvisie wordt aangegeven hoe de gemeente zich op het gebied van werken, wonen, onderwijs, recreatie en bestuur wil ontwikkelen, om aan te sluiten bij de wensen en de opvattingen van huidige en toekomstige generaties. De gewenste ontwikkelingsrichting is gevat in vijf o's: Ondernemen (werken), Ontspannen (recreëren), Ontmoeten (wonen), Ontplooien (leren) en Ontketenen (besturen). In de Toekomstvisie en het bijbehorend Ingrediëntenboek zijn initiatieven en ideeën bijeengebracht om te laten zien op welke manieren de gewenste ontwikkelingsrichting bereikt kan worden. Concrete keuzes moeten de komende jaren door de burgers van Albrandswaard zelf gemaakt worden. De gemeente heeft de taak om initiatieven van burgers, organisaties en bedrijven te ondersteunen en de gewenste ontwikkelingsrichting van de visie te bewaken. Aan initiatieven en ideeën die passen in de maatschappelijke en economische omstandigheden op weg naar 2025 worden door de gemeente medewerking verleend.

Prioriteiten bij uitvoering van de Toekomstvisie door de gemeente:

1. De gemeente staat dicht bij haar burgers en partners.
2. Geen standaard woningbouw, maar maatwerk: dorps en levensloopbestendig.
3. Bedrijvigheid: geen grote hallen, maar vernieuwing en verbetering. Nadruk op kleinschalige dienstverlening (kantoorvilla's) en dorpse bedrijvigheid (ambachtelijkheid).
4. Van een puur agrarische productie naar 'natuurlijk' boeren (verbreden en duurzaam).
5. Gemeente, bewoners, ondernemers, zorginstellingen en vrijwilligersorganisaties zorgen samen voor een excellente openbare ruimte.

Het bestemmingsplan kan - ondersteunend aan de hierboven genoemde prioriteiten 3 en 5 van de Toekomstvisie – zorgen voor een kwaliteitsverbetering wat betreft bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en parkeergelegenheid van het bedrijventerrein Overhoeken II. Daarnaast krijgt met deze nieuwe ontwikkeling de openbare ruimte een opwaardering. De vastgestelde toekomstvisie is ook vertaald in een gemeentelijke structuurvisie. Deze structuurvisie is hierna nader beschreven.

Structuurvisie Albrandswaard

De Structuurvisie Albrandswaard is op 15 april 2013 vastgesteld. Deze structuurvisie is een uitwerking van de Toekomstvisie Albrandswaard 2025. De structuurvisie kent een kernkoers. Deze kernkoers is gericht op vijf pijlers, te weten:

1. Van meer naar beter: In plaats van uitbreiden wordt de aandacht verplaatst naar het verbeteren van de gebieden die er al zijn.
2. Identiteit dorpen versterken: Ieder dorp vanuit zijn eigen uitstraling en identiteit versterken. De omliggende polders worden hierbij betrokken.
3. Clusteren: Elk dorpskern gaat een aantrekkelijke berstemming vormen met een eigen maatschappelijk en commercieel voorzieningenpakket. Slimme clusters zorgen ervoor dat verschillende functies van elkaars aanwezigheid kunnen profiteren.
4. Recreatie verbeteren: Verzilver de potentie van de strategisch gelegen plekken. In wordt gezet op de recreatieve economie.
5. Uitstraling en beleving verbeteren: etaleer Albrandswaard en ondersteun ondernemerschap.

Het voorliggende project omvat de aanleg van de zuidelijke entree tussen de Dienstenstraat en de Nijverheidsweg. Binnen de structuurvisie wordt de ambitie uitgesproken om de drie kernen individueel te versterken. In de structuurvisie wordt een streefbeeld voor 2025 geformuleerd: 'van meer naar beter'. Bij nieuwe ontwikkelingen dient aandacht te worden geschonken aan de bestaande ruimtelijke

kwaliteiten, als waardevolle structuren en natuurgebieden. In de structuurvisie wordt nadrukkelijk de transformatie van werkgebieden benoemd, van meer naar beter. Het aanleggen van de nieuwe verbinding en bijbehorende kwaliteitsverbetering sluit aan bij de doelen als benoemd in de visie. Het bestaande bedrijventerrein wordt met de ontwikkeling beter ontsloten en de parkeermogelijkheden worden vergroot. In de visie wordt het versterken van Overhoeken I en II ook specifiek benoemd. Wanneer er zich kansen voor herstructurering voordoen moet worden ingezet op een kwaliteitsslag naar een dorps, groen en duurzaam bedrijventerrein in aansluiting op de kwaliteit van Overhoeken III. De Zuidelijke entree speelt hier op in door een nieuwe duurzame invulling te geven aan de openbare ruimte. Zowel de kwaliteit als de wegverbinding zelf sluiten aan op Overhoeken III. De ontwikkeling draagt hiermee bij aan de uitvoering van de in de structuurvisie opgenomen doelstellingen.

3.2 Conclusie

Gezien het voorgaande vormen het rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan.

4. Mobiliteit

4.1 Kader

4.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt onder andere de Nota Mobiliteit en vormt de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040. De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, net als het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren.

In de ambitie van het Rijk is Nederland in 2040 een bepalende speler in de transitie naar duurzame mobiliteit. In de SVIR gaat het Rijk vooral in op de transitie naar schone voertuigen, uitgewerkt in de duurzaamheidsagenda. Deze doet een beroep op bedrijfsleven (Green Deals) en decentrale overheden (Klimaatagenda).

Strategisch Plan Vekeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch Plan Vekeersveiligheid 2008 - 2020 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen.

4.1.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

In dit bestemmingsplan wordt een nieuwe ontsluitingsweg toegevoegd om te zorgen voor een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein en een vlottere verkeersafwikkeling op en rondom het terrein. Daarnaast wordt het aantal parkeerplaatsen op het terrein vergroot om de parkeergelegenheid te verbeteren. De voorliggende ontwikkeling is hiermee niet in strijd met het provinciaal Verkeer- en Vervoerplan.

4.2 Onderzoek

Parkeren

Op het bedrijventerrein bestaat een tekort aan parkeerplaatsen, hierdoor ontstaan onoverzichtelijke situaties, onder andere vanwege de vele vrachtwagens op het terrein die een grote claim op de beschikbare ruimte leggen. Met de voorliggende ontwikkeling worden 40 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Vanwege de nieuwe doorsteek verdwijnen er 13 parkeerplaatsen en aan de noordzijde van de Dienstenstraat nog eens 7 langsparkerplaatsen.

Verkeersgeneratie

Met dit bestemmingsplan worden geen functies mogelijk gemaakt die op zichzelf zorgen voor extra verkeersgeneratie. Wel ontstaat er met de nieuwe weg een andere verdeling van verkeer op het terrein en op de omliggende wegen. In het kader van het akoestisch onderzoek is op basis van verkeersgeneratiecijfers een inschatting gemaakt wat dit in akoestisch opzicht voor het terrein en de omliggende wegen voor gevolgen heeft.

Wachtrijmetingen

Ten zuiden van de Nijverheidsweg is een milieustraat gevestigd. Hierdoor ontstaan regelmatig wachtrijen die van invloed zijn op de doorstroming op de Nijverheidsweg. Vanwege de ontwikkeling van de nieuwe verbindingsweg is door GraaffTraffic (zie bijlage 1) een wachtrijmeting uitgevoerd. Hiervoor

is gedurende 4 zaterdagochtenden de wachtrij gemeten. Onderzocht is of de wachtrijen (op de opstelstrook) dusdanig lang zijn, dat hiermee een blokkade voor de nieuwe verbinding ontstaat. Aan de hand van de vier metingen is tevens een inschatting gemaakt voor het gehele jaar. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal bezoekers niet bepalend is voor de wachtrijlengte maar dat dit vooral verband houdt met de afhandelingsnelheid op het milieupark. In het onderzoek zijn twee ontsluitingsvarianten beschouwd met opstelstroken van respectievelijk 70 en 55 meter. Uit 200 metingen is gebleken dat de wachtrij in 7% van de gevallen langer dan 50 meter en in 0,5% van de gevallen langer dan 70 meter was. In het rapport wordt de opstelvariant van 70 meter aanbevolen. Uiteindelijk is besloten niet voor deze variant te kiezen omdat op basis van de onderzoeksresultaten blijkt dat de variant van 55 meter in de praktijk niet voor problemen zorgt. In het definitieve ontwerp is rekening gehouden met de eventuele wachtrijen die ontstaan vanwege de Milieustraat, op basis van het onderzoek zal de nieuwe verbindingsweg niet worden geblokkeerd door wachtrijen voor de Milieustraat. Dit ontwerp is daarnaast afgestemd met de N.V. BAR – Afvalbeheer die verantwoordelijk is voor uitvoering van taken op het gebied van huishoudelijk afval en in het voorliggende geval voor de afvoer vanaf de Milieustraat.

4.3 Conclusie

Ten aanzien van het aspect mobiliteit gelden geen belemmeringen als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

5 Natuur en landschap

5.1 Kader

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

5.1.1 Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onttwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - a. er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - b. geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
 - c. sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.
- a. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien er geen andere bevredigende oplossing is, en indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

5.1.2 Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en HrI-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

5.1.3 Natuurnetwerk Nederland en overige bos- en natuurgebieden

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

5.2 Onderzoek

Door NWC is een quickscan naar flora en fauna uitgevoerd. De uitkomsten van dit onderzoek zijn hieronder beschreven. Het rapport is als bijlage 2 aan het bestemmingsplan toegevoegd.

Vleermuizen

De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen kan met zekerheid uitgesloten worden. Er zijn geen geschikte bomen en bebouwing aanwezig in het plangebied die vleermuizen kunnen gebruiken als verblijfplaats. Vleermuizen kunnen het plangebied wel gebruiken als foerageergebied. Echter gaat het hier niet om essentieel foerageergebied aangezien er in de omgeving voldoende alternatieven beschikbaar zijn in de vorm van open landschap dat wordt onderbroken door water en bomenrijen en/of bosschages. Hierdoor bestaan er vanuit de Wet natuurbescherming geen verdere verplichtingen voor deze soorten naast de zorgplicht.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Er zijn geen nesten van kraaiachtigen en verblijfplaatsen van vogels met een vaste verblijfplaats aangetroffen in het plangebied. Ook zijn geen aanwijzingen dat het plangebied gebruikt kan worden als verblijfplaats voor soorten zoals de Huismus en de Gierzwaluw. Hierdoor bestaan er vanuit de Wet natuurbescherming geen verdere verplichtingen voor deze soorten naast de zorgplicht.

Vissen

De aanwezigheid van beschermde vissoorten binnen het plangebied kan met zekerheid uitgesloten worden. Hierdoor bestaan er vanuit de Wet natuurbescherming geen verdere verplichtingen voor deze soorten naast de zorgplicht.

Watergebonden ongewervelden

De aanwezigheid van beschermde watergebonden ongewervelden en overige aquatische fauna binnen het plangebied kan met zekerheid uitgesloten worden. Hierdoor bestaan er vanuit de Wet natuurbescherming geen verdere verplichtingen voor deze soorten naast de zorgplicht.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- in verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

5.3 Conclusie

Ten aanzien van het aspect natuur en landschap gelden geen belemmeringen als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

6 Water

6.1 Kader

6.1.1 Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, zie paragraaf 3.1.1. De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het Rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- Integraal waterbeheer. Het kabinet houdt vast aan een integrale aanpak van de wateropgaven, door opgaven op het gebied van waterkwantiteit (waterveiligheid en wateroverlast), waterkwaliteit en gebruik van (zoet)water in natte en droge situaties in samenhang te beschouwen.
- Afwenteling voorkomen. Het kabinet wil voorkomen dat waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen worden afgewenteld in de ruimte en de tijd, zoals het afwentelen van bovenstrooms veroorzaakte waterkwaliteitsproblemen op benedenstrooms gelegen wateren. Om afwenteling te voorkomen, maken beheerders onderling afspraken over acceptabele hoeveelheden en de kwaliteit van het te ontvangen water. Om afwenteling te voorkomen gelden ook de tritsen vasthouden-bergen-afvoeren en schoonhouden-scheiden-schoonmaken.
- Ruimte en water verbinden. Bij de aanpak van wateropgaven en de uitvoering van maatregelen vindt vooraf afstemming plaats met de andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied. Het doel is dat de scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of elkaar versterken. Met deze aanpak is het vaak mogelijk het waterbeheer te verbeteren en tegelijk de economie en de leefomgeving te versterken tegen lagere kosten.

6.1.2 Provinciaal beleid

De provincie ziet het als haar rol om te zorgen dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen een goede afweging maken van de hoogwaterrisico's. Gemeenten worden gevraagd bij nieuwe ontwikkelingen en herstructureringen in buitendijkse gebieden een inschatting te maken van het slachtofferrisico bij overstromingen en te verantwoorden hoe zij daarmee zijn omgegaan. Het beleidskader is opgenomen in de Provinciale Visie ruimte en mobiliteit en in de Provinciale Verordening Ruimte (VR). De provincie heeft een Risico Applicatie Buitendijks (RAB) ontwikkeld, die gemeenten hierbij kunnen gebruiken [PZH 2014]. De oriëntatiewaarde van het risico op individueel overlijden (LIR) in deze methodiek bedraagt 1×10^{-5} [HKV 2013].

6.1.3 Beleid waterbeheerder

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Het Waterbeheerprogramma bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode 2016-2021. Het programma bevat maatregelen en gaat op hoofdlijnen in op de financiële consequenties daarvan.

Thema's die in het Waterbeheerprogramma aan bod komen zijn:

- Calamiteitszorg. Plannen zijn actueel en worden afgestemd met andere partijen zoals gemeenten en veiligheidsregio's;
- Water & Ruimte. Een nadere uitwerking van het Deltaprogramma (deltabeslissing ruimtelijke adaptatie);
- Waterveiligheid. Meerlaagse veiligheid (preventie, ruimtelijke inrichting, crisisbeheersing). Het waterschap zorgt er voor dat de (primaire) waterkeringen voldoen aan de nieuwe normen die in de Waterwet worden vastgelegd;
- Voldoende water. Het watersysteem wordt robuust en klimaatbestendig ingericht om geen (negatieve) effecten van klimaatverandering te ondervinden;
- Schoon water. Voldoen aan de doelen zoals gesteld in de Kaderrichtlijn Water en faciliteren van verschillende gebruiksfuncties;
- Waterketen. Doelmatig beheren van zuiveringstechnische werken en verbeterdoelen met betrekking tot duurzaamheid (terugwinnen van grondstoffen), energie-efficiëntie en kostenbesparingen.

Om de doelen die in het Waterbeheerprogramma zijn geformuleerd te bewerkstelligen wordt jaarlijks een maatregelenprogramma uitgewerkt in een Kadernota, programmabegroting en jaarplannen. Op deze wijze worden ook de financiële consequenties van het Waterbeheerprogramma geborgd.

6.2 Onderzoek

Huidige situatie en toetsing van het plan

Het plangebied bestaat uit een watergang, oevers en bedrijfsstraten. Omdat het plan een ontwikkelingsplan betreft wordt hieronder een nadere beschrijving gegeven van de verschillende 'waterthema's' (zoals die beschreven staan in de "Handreiking Watertoets") in relatie tot het plangebied. Toetsing aan de waterthema's levert de watertoets op.

Huidig watersysteem

Het plangebied ligt in bemalingsgebied Zwaardijk & Ghijseland. Het plangebied ligt op jonge zeekleigronden, die bestaan uit kleig zand tot lichte klei. In het gebied treedt kwel op vanuit de rivieren Oude Maas, de Noord en de Nieuwe Maas. Dit komt doordat deze rivieren een hoger peil hebben dan het oppervlaktewater in het plangebied. Het kwelwater is meestal van goede kwaliteit.

Peilgebied	Zomerpeil (t.o.v. N.A.P.)	Winterpeil (t.o.v. N.A.P.)
IJsselmonde – Midden Zwaardijk en Ghijsseland Y07.003	-2.00 m	-2.20 m
IJsselmonde – Midden Zwaardijk en Ghijsseland Y07.006	-2.00 (vast peil)	-2.00 (vast peil)

Planbeschrijving

Het plan voorziet in een nieuwe verbindingsweg en nieuwe parkeergelegenheid. De nieuwe verbinding wordt aangelegd door een bestaande watergang, waardoor water wordt gedempt.

Veiligheid

Het plangebied is niet gelegen in een beschermingszone van een waterkering. Wel is het plangebied gelegen in een gebied met een overstromingsrisico (max. 0,8 m) bij een eventuele dijkdoorbraak.

Wateroverlast

Met de aanleg van de nieuwe verbinding wordt 1093 m² aan wateroppervlak gedempt en dus extra verharding toegevoegd. Hierdoor is sprake van een toename van het verhard oppervlak en afname van het waterbergend vermogen. Hiervoor dient watercompensatie plaats te vinden. Omdat het in het voorliggende plangebied niet mogelijk is om de toename van het verhard oppervlak te compenseren, is er extra water gegraven bij de eilandkavels in Overhoeken 3, ten zuiden van de Rhoonse Baan (zie hiervoor afbeelding 7.1.) Deze oplossing is besproken met het Waterschap Hollandse Delta en akkoord bevonden.

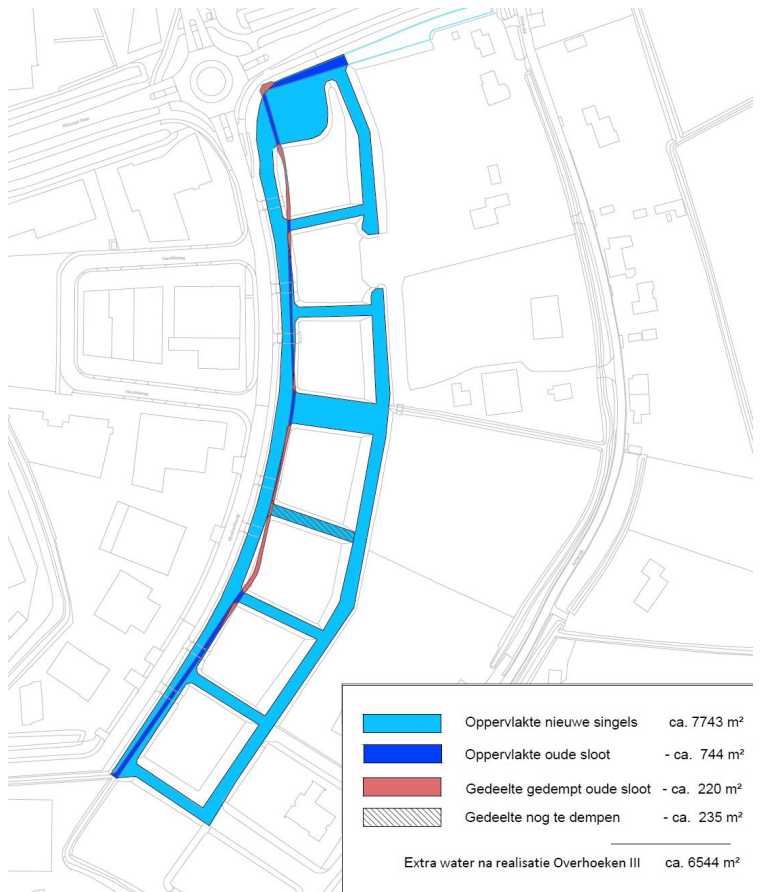
Afbeelding 7.1: Toekomstige situatie inclusief waterberging ten aanzien van de voorliggende ontwikkeling ten zuiden van de Rhoonse Baan. Bron: gemeente Albrandswaard.

Riolering

Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkeling mogen geen (bouw)materialen toegepast worden waardoor het afstromende hemelwater bijvoorbeeld door uitloging verontreinigd kan raken. Gestreefd dient te worden naar het volgen van het voorkeursbeleid van het Waterschap.

Volksgezondheid

Overstorten van vuilwater dient te worden voorkomen. Door het afkoppelen van hemelwater van de droogweerafvoer (DWA) worden vuilwateroverstorten (in de omgeving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd.



Bodemdaling

De huidige waterpeilen worden niet aangepast ten behoeve van het plan. Hierdoor zal bodemdaling niet aan de orde zijn.

Grondwateroverlast

Het grondwater in het plangebied zit vrij diep; grondwateroverlast is niet bekend en is ook niet te verwachten. Indien bij toekomstige ruimtelijke ontwikkeling ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Waterkwaliteit

Het plan heeft geen effect op de waterkwaliteit. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkeling dient het ontstaan van (nieuwe) vervuilingbronnen zoveel mogelijk voorkomen te worden om vervuiling van grond- en oppervlaktewater te beletten. Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater wordt vervuild. In verband hiermee dienen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink of teerhoudende dakbedekking te worden gebruikt op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Verdroging

De huidige waterpeilen worden niet aangepast ten behoeve van het plan. Het plan heeft derhalve geen (negatieve) invloed op karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden; er is immers geen kans op verdroging als gevolg van het plan.

Natte natuur

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Negatieve effecten op NNN-gebieden in de omgeving zijn daarmee uit te sluiten.

Keur

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterschapswegen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het Waterschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Waterschap. In de Legger van oppervlaktewaterlichamen en kunstwerken voor waterschap Hollandse Delta zijn de watergangen opgenomen, waarop de Keur van toepassing is.

Beheer en onderhoud

De (hoofd)watergang in het plangebied (H21743), valt onder de onderhoudsverplichting van Waterschap Hollandse Delta. De gemeente Albrandswaard is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van watergangen (duikers) T48024 en T48021 die eveneens door het plangebied lopen.

6.3 Overleg waterbeheerder

Deze waterparagraaf wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg aan de waterbeheerder toegezonden. De waterbeheerder wordt in de gelegenheid gesteld een vooroverlegreactie in te dienen.

6.4 Conclusie

De invloed van de ontwikkeling in het kader van het bestemmingsplan op het watersysteem is getoetst aan de randvoorwaarden en het waterbeleid van het Waterschap en de gemeente Albrandswaard. In de toekomstige situatie is sprake van een toename van verhard oppervlak (in vergelijking met de bestaande situatie). Vanwege deze toename wordt extra water aangelegd binnen het nabijgelegen Overhoeken 3. Hiermee wordt voorzien in een goede waterhuishouding. Het aspect water vormt hiermee geen belemmering voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

7 Archeologie en cultuurhistorie**7.1 Archeologie**

In opdracht van de gemeente Albrandswaard is een archeologische plantoets uitgevoerd door de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR), vast archeologisch adviseur van de gemeente Albrandswaard/ BAR-organisatie.

Advies en conclusie

Op basis van de archeologische verwachtingswaarde van het gebied en de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden, acht Archeologie Rotterdam (BOOR) een archeologisch vooronderzoek niet noodzakelijk. Dit is gecommuniceerd door middel van een schrijven dat op 23 mei 2018 werd verstuurd en dat is opgenomen in het bestemmingsplan als Bijlage 3. Archeologie Rotterdam (BOOR) adviseert de gemeente Albrandswaard/BAR-organisatie om af te zien van een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek). De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder archeologische bemoeienis.

Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart -AWK – Albrandswaard wordt aan de locatie een redelijk hoge archeologische verwachting toegekend. Conform de AWK dient de noodzaak van een archeologisch onderzoek te worden beoordeeld bij ingrepen die dieper reiken dan 100 centimeter beneden maaiveld en die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter. In het bestemmingsplan 'Rhoon Dorp 2013' geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor alle bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 100 m² en die dieper reiken dan 200 cm beneden maaiveld, hiervoor is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' opgenomen. Het is aannemelijk dat door de ontwikkeling bodemverstoringen die de aanleg van de weg met zich meebrengen de toegestane verstoringmarges van oppervlakte en diepte overschrijden. Hiermee zou de voorgenomen aanleg een bedreiging kunnen vormen voor eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Archeologie Rotterdam acht een archeologisch onderzoek evenwel niet noodzakelijk. Een groot deel van het plangebied wordt ingenomen door een watergang. In dit areaal zijn de eventueel kansrijke stratigrafische niveaus verdwenen door afgravingen in het subrecente verleden. In de directe omgeving van het plangebied uitgevoerd onderzoek wijst erop dat in die bovenste te verstoren bodemtrajecten uit een overstromingsdek bestaan waarvoor geen archeologische verwachting geldt. De kans dat bij de herinrichting waardevolle ongeroerde archeologische resten worden aangetast wordt als klein ingeschat. Vervolgonderzoek wordt hierdoor niet noodzakelijk geacht.

Het is echter nooit volledig uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 5.10 van de Erfgoedwet. Voor eventuele toekomstige ontwikkelingen wordt de dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie 3' opgenomen vanwege aanwezige archeologische waarden die bij een mogelijk toekomstige ontwikkeling worden geschaad.

8 Milieu

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

8.2 M.e.r.-beoordeling

8.2.1 Kader

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage ingegaan. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van "aanzienlijke gevolgen voor het milieu". Het gewijzigde besluit is op 7 juli 2017 in werking getreden en de drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met een oppervlakte van 100 hectare of meer of als de ontwikkeling een aaneengesloten gebied en 2000 woningen of meer omvat is er een beoordelingsplicht. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben.

De consequentie van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten, die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en hierover een separaat besluit nemen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud.

8.2.2 Afweging en conclusie

De ontwikkeling van een nieuwe verbindingsweg met twee rijstroken komt niet voor op de C- en D-lijst. Pas bij een verbreding van 2 naar 4 of de aanleg van 4 rijstroken is er sprake van een m.e.r. (beoordelings-)plicht. Er is in onderhavig geval dus geen m.e.r.-plicht of vormvrije beoordeling nodig. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar de volgende aspecten.

- Luchtkwaliteit

- Geluid
- Bodem
- Externe Veiligheid
- Bedrijven en milieuzonering
- Water
- Natuur en ecologie
- Archeologie
- Mobiliteit

8.3 Bodemkwaliteit

8.3.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Wonw)

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

8.3.2 Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd ter plaatse van de projectlocatie. Het gaat hier om een asfalt en funderingsonderzoek, een waterbodemonderzoek en de resultaten van een partijkuring. Hieronder een beknopte samenvatting van de uitgevoerde onderzoeken en de bijbehorende onderzoeksresultaten. In bijlage 4, 5 en 6 zijn de onderzoeksresultaten opgenomen.

Asfalt- en funderingsonderzoek (bijlage 4)

Op vier plekken is het asfalt onderzocht. Er wordt geen fluorescentie aangetoond met de PAK-marker en ook chemisch-analytisch wordt geen PAK aangetoond, het asfalt binnen het onderzoeksgebied is derhalve niet-teerhoudend.

Onder het asfalt in de Dienstenstraat, het fietspad en de Nijverheidsweg bevindt zich een funderingslaag van Repac. Op basis van de monsters van deze funderingslaag blijkt dat dit materiaal voldoet voor hergebruik als niet-vormgegeven bouwstof. Dit onderzoek is niet conform protocol 1002 uitgevoerd en is derhalve als een indicatief onderzoek te beschouwen, echter het onderzoek is representatief voor de kwaliteit van de bodem.

In het onderzoek zijn tevens de parkeervakken tegenover Buko meegenomen. Gebleken is dat hier sprake is van een laag straatzand, hieronder weer een laag Repac en hieronder klei. De laag Repac voldoet als niet-vormgegeven bouwstof, het zandpakket en de onderliggende kleilaag zijn chemisch-analytisch schoon (klasse AW). In de funderingslagen van Repac wordt geen asbest aangetoond.

Partijkeuring AP04 (Bijlage 5)

Het grasveld tussen de Dienstenstraat en de watergang (deelpartij 1) én de smalle strook grond tussen de waterpartij en de Nijverheidsweg (deelpartij 2) zijn conform AP04 en Besluit Bodemkwaliteit onderzocht tot een diepte van 1,0 m-mv. De grond uit beide partijen voldoet aan klasse AW en is derhalve multifunctioneel toepasbaar. Omdat in deelpartij 2 bijmengingen zijn geconstateerd met puin, is deze partij aanvullend bemonsterd en geanalyseerd op asbest. Asbest wordt hierin niet aangetoond.

Waterbodemonderzoek (bijlage 6)

De laag baggerspecie en de hieronder aanwezige steekvaste bodem zijn onderzocht. In de laag baggerspecie is een licht verhoogd gehalte PAK aangetoond, de onderliggende steekvaste bodem is chemisch-analytisch schoon. De laag baggerspecie dient te worden aangeduid als klasse Wonen bij toepassing op landbodem, de laag steekvaste bodem als klasse AW. Beide lagen zijn vrij verspreidbaar op de aangrenzende percelen.

Op basis van de onderzoeksresultaten is een aanvullend bodemonderzoek niet benodigd.

8.3.3 Conclusie

Uit de resultaten van de onderzoeken blijkt dat een verkennend bodemonderzoek niet noodzakelijk is. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de bodem geschikt is voor de toekomstige functie, het aspect bodemkwaliteit is hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

8.4 Akoestische aspecten

8.4.1 Kader

In het bestemmingsplan wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe weg. Deze weg gaat de verbinding vormen tussen de Dienstenstraat en de Rhoonse Baan via de Nijverheidsweg. Omdat deze weg wordt uitgevoerd als 50 km-weg ligt langs deze weg een onderzoekszone van 200 m aan weerszijde van de weg. Omdat binnen deze afstand bestaande woningen zijn gelegen is akoestisch onderzoek op grond van de Wgh noodzakelijk.

De verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein wordt met de nieuwe aansluiting ingrijpend gewijzigd. Op het bedrijventerrein zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan drie bedrijfswoningen toegestaan. Dit zijn de woningen Achterdijk 31A en Ambachtsweg 4 en 8.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is de verandering van de akoestisch situatie voor deze woningen in beeld gebracht (zie voor het volledige onderzoek met berekeningsresultaten bijlage 7). Ook rond het industrieterrein zijn woningen gelegen. Ook voor deze woningen zijn deze veranderingen in beeld gebracht.

Het plan voorziet in de aanleg van een nieuwe 50 km-weg. Op grond van de Wet geluidhinder is langs dergelijke wegen een geluidszone gelegen met een breedte van 200 m vanaf de rand van de weg. Omdat binnen deze zone bestaande woningen zijn gelegen is akoestisch onderzoek noodzakelijk. De aanleg van deze nieuwe weg leidt er toe dat de verkeersstromen van en naar het bedrijventerrein zich anders gaan afwikkelen. Deze gewijzigde afwikkeling kan voor de bestaande woningen direct rond of op het bedrijventerrein betekenen dat de geluidssituatie verandert. Om deze reden is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening akoestisch onderzoek noodzakelijk naar deze gewijzigde verkeersafwikkeling. Dit onderzoek wordt uitgevoerd naar de drie 3 bedrijfswoningen op het bedrijventerrein en de burgerwoningen buiten het bedrijventerrein. In de Wgh wordt in normstelling geen onderscheid gemaakt tussen een burgerwoning of een bedrijfswoning. Een agrarische bedrijfswoning in het buitengebied heeft wel een ruimere norm dan een (bedrijfs)woning. Maar dat is hier voor de woningen op het bedrijventerrein niet aan de orde.

8.4.2 Onderzoek

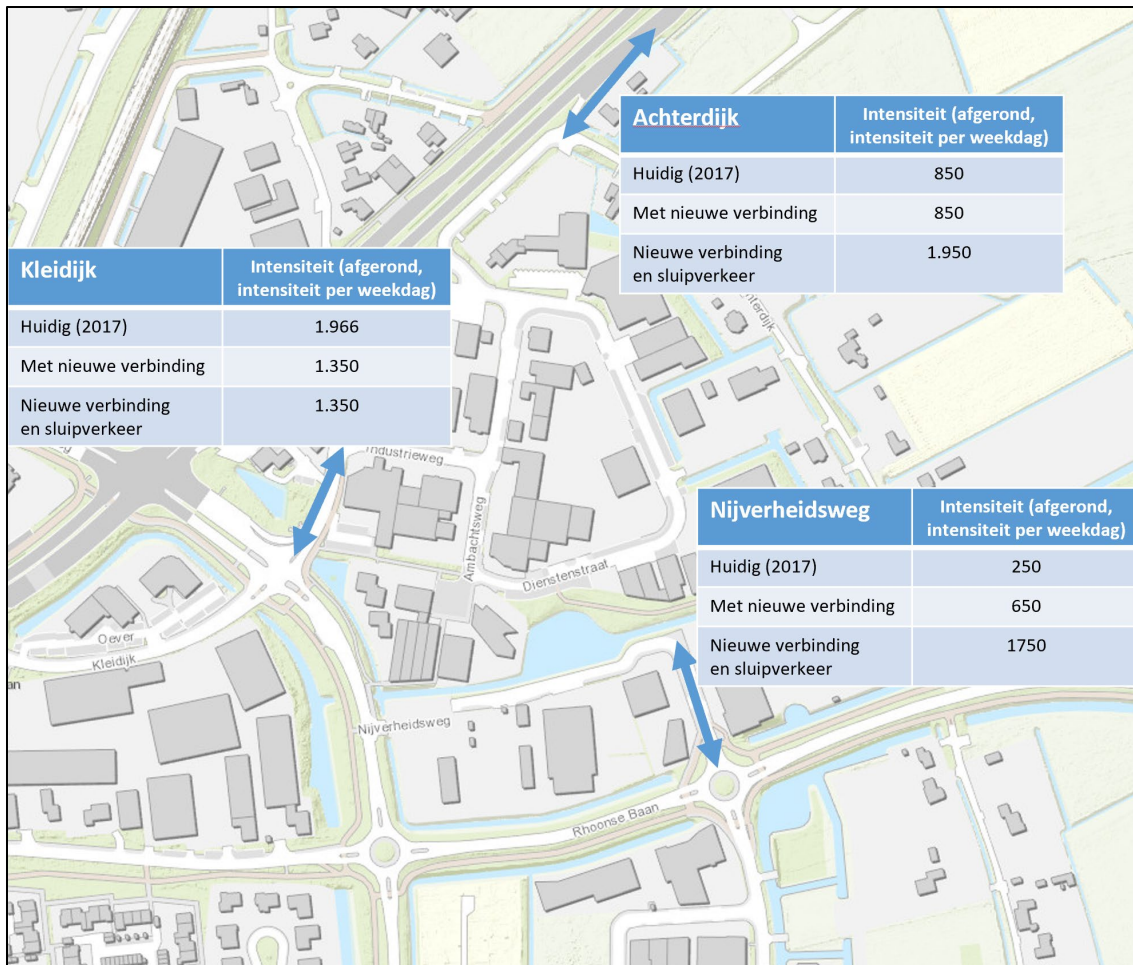
Van de gemeente Albrandswaard zijn tellingen ontvangen voor relevante delen op de Rhoonse Baan, Kleidijk en Achterdijk. Op basis van deze tellingen en de verkeersgegevens uit het beoordelingsjaar 2017 uit de Regionale VerkeersMilieuKaart Rotterdam e.o. zijn de gemiddelde intensiteiten per weekdag op alle wegen op het bedrijventerrein en de lokale wegen rond het bedrijventerrein bepaald. Voor de verkeersgegevens op de Groene Kruisweg en de A15 zijn de gegevens voor het jaar 2017 van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat gebruikt.

Na de aanleg van zuidelijke entree veranderen de verkeersintensiteiten op het industrieterrein en op de wegen rond het bedrijventerrein. Voor de verdeling van het verkeer naar Overhoeken is uitgegaan van een gelijkwaardige verdeling voor de beide toevoerwegen.

Overhoeken kent in de toekomst drie uitgangen. Het éénrichtingsgedeelte van de Achterdijk naar de Groene Kruisweg is de belangrijkste en meest directe aantakking op de regionale wegenstructuur. Deze ontsluitingsweg zal het meest intensief worden gebruikt. Er is uitgegaan van 850 motorvoertuigen.

De verdere verdeling van het verkeer op de wegen binnen Overhoeken is gebaseerd op een raming. Ook de toename van het verkeer door de aanleg van de kortsluiting van de Rhoonse Baan via de Nijverheidsweg, Ambachtsweg, Dienstenstraat en de Kleidijk naar de Groene Kruisweg berust op een aanname. Op basis van deze aannames is beoordeeld of ter plaatse van één of meerdere bedrijfswoningen een relevante geluidstoename is te verwachten en of deze geluidstoename het gevolg is van het verkeer op de rond Overhoeken gelegen wegen of door het verkeer op de wegen op het industrieterrein Overhoeken.

Daarnaast wordt verwacht dat een deel van het verkeer van de Rhoonse Baan in de richting van de Groene Kruisweg gebruik zal maken van de kortsluitroute over het bedrijventerrein Overhoeken die ontstaat door de aanleg van de zuidelijke entree. In dit onderzoek is uitgegaan van een worst-case scenario van 1.100 auto's die gebruik maken van deze sluiproute. Verder is er van uitgegaan dat deze sluiproute alleen in de dagperiode wordt gebruikt (7.00 – 19.00 h) en alleen door personenauto's. In de berekeningen is los van de aanleg van de zuidelijke entree het akoestisch effect van het sluipterkeer in beeld gebracht.



Afbeelding 8.1: Ontsluiting Overhoeken huidige en toekomstige situatie

De geluidsbelasting op de bestaande woningen is berekend overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Er is gebruik gemaakt van het rekenmodel dat is opgesteld in het kader van de derde tranche geluidsbelastingkaarten voor de gemeente Albrandswaard. De ontwikkelde rekenmodellen zijn opgenomen in de akoestische notitie die is opgenomen als bijlage 7 bij dit bestemmingsplan. Alle geluidgevoelige objecten binnen 200 meter zijn onderzocht. Wanneer blijkt dat bij een geluidgevoelig object geen belemmeringen voorkomen, zijn de geluidgevoelige objecten die verder hiervan liggen niet meer getoetst, omdat hier ook geen belemmeringen meer zullen voorkomen.

Berekeningsresultaten

Uit de resultaten blijkt dat de bestaande woningen r nd het bedrijventerrein geen significante negatieve effecten ondervinden van de wijziging van de ontsluiting van het bedrijventerrein Overhoeken. De hoogste toename is aan de orde op het beoordelingspunt 22 en bedraagt 0,12 dB. In het geval ook rekening wordt gehouden met het sluipverkeer dan bedraagt de toename 0,25 dB op dit beoordelingspunt.

Op deze en de andere woningen rond het bedrijventerrein is de verandering zeer gering omdat het verkeer op de Groene Kruisweg, de Rhoonse Baan en de A15 zorgen voor een hoog achtergrond geluidsniveau waardoor het effect van de verandering van de ontsluiting van het bedrijventerrein Overhoeken wordt gecamoufleerd.

Voor de woningen óp het bedrijventerrein is zonder het effect van het sluipverkeer geen sprake van een significante toename van de geluidsbelasting. In deze situatie is de maximaal berekende toename van de geluidsbelasting afgerond 1 dB op de woning Ambachtsweg 4 (meetpunt 18).

Voor de andere woningen op het bedrijventerrein is net als voor de woningen rond het bedrijventerrein sprake van een hoog achtergrond geluidsniveau door het verkeer op de Groene Kruisweg en de A15. Het effect van de verandering van de verkeersintensiteit op de ontsluitingswegen op het bedrijventerrein is daarom gering.

Inclusief het sluipverkeer (in een worst-case scenario) is sprake van een significante toename van de geluidsbelasting op het adres Ambachtsweg 4. De toename van de geluidsbelasting bedraagt 2 dB en de absolute waarde afgerond 60 dB.

Opgemerkt wordt dat de verandering van de geluidsbelasting op de woning Ambachtsweg 4 wordt bepaald door de verandering van de verkeersintensiteit op de naastgelegen Ambachtsweg. De verkeersintensiteit in de huidige, de toekomstige situatie na de aanleg van de zuidelijke entree Overhoeken en de grootte van het sluipverkeer is gebaseerd op een raming. Omdat uit dit onderzoek blijkt dat de wijziging van de ontsluitingsstructuur significant negatieve effecten kán hebben op de geluidsbelasting van de woning Ambachtsweg 4 dienen maatregelen (in eerste instantie het uitvoeren van verkeerstellingen) te worden getroffen. Als mogelijke vervolgmaatregel kan worden gedacht aan maatregelen om het sluipverkeer te weren, bouwkundige maatregelen die er toe leiden dat de geluidsbelasting in de verblijfsruimte van de woning Ambachtsweg 4 voldoet aan de vereiste binnenwaarden of wijzigingen aan de infrastructuur.

De paslezer en aanmeldpaal van de milieustraat op de Nijverheidsweg worden verplaatst waardoor deze niet in de weg staat voor passerend verkeer. De breedte van de weg wordt in dat geval voldoende breed zodat ook de bredere voertuigen het wachtend verkeer kunnen passeren.

8.4.3 Conclusie

In deze notitie zijn de akoestische effecten beoordeeld van de aanleg van de zuidelijke entree van het bedrijventerrein Overhoeken. Deze effecten zijn enerzijds het gevolg van de gewijzigde ontsluiting van het bedrijventerrein Overhoeken en anderzijds door het mogelijke sluipverkeer over het bedrijventerrein van de Rhoonse Baan naar de Groene Kruisweg.

Zonder het effect van het sluipverkeer is geen sprake van een significante toename van de geluidsbelasting. Voor de woningen rond het bedrijventerrein en de woningen langs de rand van het bedrijventerrein Overhoeken wordt de geluidsbelasting hoofdzakelijk bepaald door onder andere de A15 en de Groene Kruisweg. De wijziging van de ontsluiting op het bedrijventerrein Overhoeken heeft niet of nauwelijks invloed op de geluidsbelasting van deze woningen.

Inclusief het sluipverkeer is in een worst-case scenario sprake van een significante toename van de geluidsbelasting op de woning op het adres Ambachtsweg 4. De toename van de geluidsbelasting bedraagt 2 dB en de absolute waarde 60 dB. Deze woning is midden op het bedrijventerrein gelegen, zodat de verandering van de geluidsbelasting wordt bepaald door de verandering van het verkeer op de Ambachtsweg en in veel mindere mate door het verkeer op de A15 en de Groene Kruisweg.

Zoals in deze notitie is aangegeven is de verkeersintensiteit op Overhoeken gebaseerd op een aanname. Ook de toekomstige verkeersintensiteit op de wegen op het bedrijventerrein na aanleg van de zuidelijke entree en het sluipverkeer is gebaseerd op een inschatting. Het verdient om deze reden aanbeveling dat maatregelen moeten worden getroffen als uit nader onderzoek (zoals verkeerstellingen) is gebleken dat daadwerkelijk sprake is van een toename van de geluidsbelasting.

Voor de Ambachtsweg 4 zouden (gevel)maatregelen kunnen worden overwogen om de verslechtering van de akoestische situatie te compenseren. De toename van de geluidbelasting ontstaat door sluiptverkeer. Maatregelen aan de bron, zoals het afsluiten van de oprit Kleidijk/Groene Kruisweg voor vrachtwagens of het volledig afsluiten van de oprit Kleidijk/Groene Kruisweg behoort tot de mogelijke maatregelen. Een alternatieve maatregel kan zijn (een deel van) het sluiptverkeer te weren zodat bij deze woning geen sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting.

8.5 Luchtkwaliteit

8.5.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

Een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast zijn daarin alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultra fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³, terwijl voor PM_{2,5} de jaargemiddelde grenswaarde 25 µg/m³ bedraagt. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-ontwikkeling;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering wordt toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

8.5.2 Onderzoek

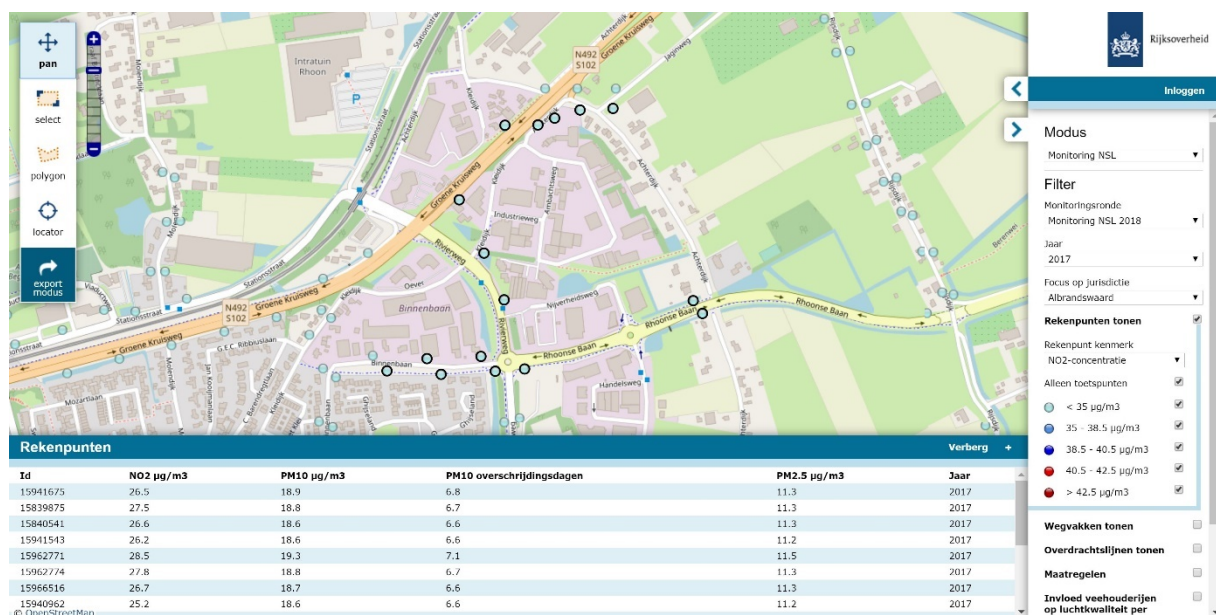
Beoordeling luchtkwaliteit

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdrage (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn voor verschillende functiecategorieën cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze categorieën betreffen landbouwinrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties en een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van een nieuwe verbindingsweg mogelijk gemaakt. Deze nieuwe weg leidt niet tot een toename van verkeer maar uitsluitend tot andere verkeersstromen. Vanwege deze nieuwe verbinding ontstaan kortere routes, waarmee in de toekomstige situatie het aantal gereden kilometers zal afnemen. Daarmee zal de luchtkwaliteit mogelijk licht verbeteren, maar in ieder geval niet verslechteren. De voorgestelde ontwikkeling is aan te merken als een ontwikkeling die NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, waardoor toetsing aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet nodig is.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt. In deze tool zijn de Groene Kruisweg, Rivierweg en de Rhoonse Baan opgenomen. In de volgende afbeelding zijn de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor het peiljaar 2017 weergegeven. Deze concentraties zijn afkomstig uit de NSL-monitoringstool 2018.



Afbeelding 8.2: Overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool 2018)

Uit de voorgaande afbeelding blijkt dat in de omgeving van het plangebied de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk maximaal 28,5 µg/m³, 19,3 µg/m³ en 11,5 µg/m³ bedraagt. De jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂, PM₁₀ (beide 40 µg/m³) en PM_{2,5} (25 µg/m³) wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie PM₁₀ is maximaal 7,1, waardoor het maximum van 35 dagen niet wordt overschreden.

De trend is dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

8.5.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt gezien het bovenstaande geen belemmering voor de realisatie van de verbindingsweg.

8.6 Milieuzonering

8.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Daarnaast bepaalt de feitelijke (planologische) situatie eveneens in hoeverre bedrijven in de bestaande situatie reeds beperkt worden in hun bedrijfsvoering.

8.6.2 Onderzoek

De voorliggende ontwikkeling betreft de aanleg van een nieuwe verbindingsweg en een parkeerterrein. Deze functies zijn niet aan te merken als 'hinderlijk' conform de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Tevens wordt de bestaande bedrijvigheid niet belemmerd door de ontwikkelingen die met dit bestemmingplan mogelijk gemaakt worden.

8.6.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect milieuzonering geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorliggende ontwikkeling.

8.7 Externe veiligheid

8.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10⁻⁶ per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10⁻⁶ contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

8.7.2 Onderzoek

Met deze ontwikkeling worden geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de eventueel aanwezige inrichtingen, buisleidingen en transportroutes wel beschouwd.

In de directe omgeving van het plangebied is een LPG-tankstation (aan de Groene Kruisweg) en een opslag voor gevaarlijke stoffen (Traconed Industrial & Technical supply B.V.) aanwezig, tevens is de Groene Kruisweg aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door het plangebied loopt een buisleiding (gasleiding) en een olieleiding (RRP Rotterdam-Rijn Pijpleiding) waarvoor in het vigerende bestemmingsplan een dubbelbestemming 'leiding-brandstof' is opgenomen. Voor de laatstgenoemde wordt op dit moment een onderzoek uitgevoerd door Rotterdam Engineering. Er wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn voor de overkruizing van de doorsteek over de RRP en gasleiding. Wanneer dit onderzoek gereed is worden de resultaten, voor zover relevant voor dit bestemmingsplan, hier beschreven. Met de aanleg van een verbindingsweg wordt geen ontwikkeling mogelijk gemaakt waar personen voor langere periode zullen verblijven. In het kader hiervan is een berekening van het Plaatsgebonden risico (PR) of het Groepsrisico (GR) niet benodigd.



Afbeelding 8.3: Uitsnede Risicokaart met de olieleiding (Bron: risicokaart.nl)



Afbeelding: 8.4 Ligging gasleiding hoge druk (Bron: Kadaster)

8.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt gezien het voorgaande (het groeps- en plaatsgebonden risico) geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan. Wel dient het onderzoek naar de overkluizing en doorsteek over de RRP en gasleiding te worden afgerond. Wanneer dit het geval is, wordt hiervan melding gemaakt in deze toelichting.

8.8 Overige belemmeringen

In het plangebied is geen sprake van overige belemmeringen, die relatie hebben met deze ontwikkeling. Het aspect overige belemmeringen vormt dan ook geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Exploitatieverplichting

Indien ten behoeve van de grondexploitatie sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, is zij verplicht deze te verhalen op de grondeigenaar, initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

Op grond van artikel 6.12 van de Wro is de gemeenteraad verplicht om een exploitatieplan vast te stellen bij een ruimtelijk besluit waarmee een bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro, wordt mogelijk gemaakt. Met dit wijzigingsplan wordt een dergelijk bouwplan mogelijk gemaakt. Woningbouw wordt genoemd op de lijst uit het Bro en wordt aangemerkt als bouwplan. De gemeenteraad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet aan de orde wanneer het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan middels een privaatrechtelijke (antereure) overeenkomst met de grondeigenaar of initiatiefnemer.

Subsidie Stadsregio Rotterdam

Op 13 november 2013 is subsidie toegekend door de stadsregio voor de herstructurering van het verouderde bedrijventerrein Overhoeken I en II. De subsidie bedraagt €1.400.000,-. De subsidie is bedoeld voor de herinrichting van de openbare ruimte en het verbeteren van de ontsluitings- en stedenbouwkundige structuur van bedrijventerrein Overhoeken I en II en voor de tijdelijke inhuur van expertise ten behoeve van het projectmanagement. Met ingang van 1 juli 2015 is de stadsregio opgeheven. Het subsidiebedrag is via een uitvoeringsovereenkomst beschikbaar gesteld ten gunste van de herstructurering van Overhoeken I en II, waarvan de realisatie van een nieuwe zuidelijke entree een deelproject is.

Kostenraming en prioritering zuidelijke entree

Medio 2018 is een nieuw schetsontwerp opgesteld voor resterende deelprojecten ten behoeve van de herstructurering van Overhoeken I en II. Hieruit bleek dat de realisatie van de zuidelijke entree binnen het resterende subsidiebedrag kan worden gerealiseerd en dat er nog financiële ruimte overbleef om kleinere projecten uit te kunnen financieren. De zuidelijke entree vormt het deelproject met de grootste impact, maar ook met de grootste financiële onzekerheid ten opzichte van de andere deelprojecten. Deze onzekerheid zit vooral in eventuele aanvullende maatregelen in verband met het oversteken van de RRP (Rotterdam-Rijn Pijpleiding) en gasleiding van de Gasunie. Momenteel wordt door Rotterdam Engineering onderzocht welke eventuele aanvullende technische maatregelen genomen moeten worden ten aanzien van de verbindingsweg. De kosten van deze maatregelen worden afgezet tegenover de eerder opgestelde raming.

De zuidelijke entree is in de prioritering naar voren geschoven. Indien uit de bijgestelde raming blijkt dat de eerdere raming ontoereikend is, betekent dit dat andere deelprojecten van de herstructurering niet worden uitgevoerd vanuit het oorspronkelijke subsidiebudget.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Plan(vormings)proces

Het voorziene plan betreft de aanleg van een nieuwe verbindingsweg en een parkeerterrein teneinde de verkeers- en parkeersituatie op het bedrijventerrein Overhoeken I en II te verbeteren. In 2014 is gestart met een eerste bijeenkomst voor de betrokken bedrijven. Vervolgens is een participatietraject opgezet om samen met ondernemers en in een later stadium ook met bewoners tot een gedragen ontwerp te komen. Met dit bestemmingsplan wordt de formele planvorming gestart. Op dit bestemmingsplan kunnen zienswijzen worden ingediend. Voorafgaande aan de formele bestemmingsplanprocedure wordt een voorontwerpbestemmingsplan openbaar ter inzage gelegd. Iedereen kan zo vroegtijdig reageren op het voorontwerpbestemmingsplan. Tijdens de inzageperiode van het voorontwerp wordt een informatiebijeenkomst gehouden waar de gelegenheid wordt geboden vragen te stellen over het plan.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

10 Procedure

10.1 Voorbereidingsfase

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure, een vooraankondiging worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden.

Overleg

Conform artikel 3.1.1 van het Bro moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeentes en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de betrokken overlegpartners. De ingediende overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota inspraak en vooroverleg die als bijlage 9 is opgenomen.

10.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg wordt de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de overlegreacties worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook worden er - indien nodig - ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient - met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - ook via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

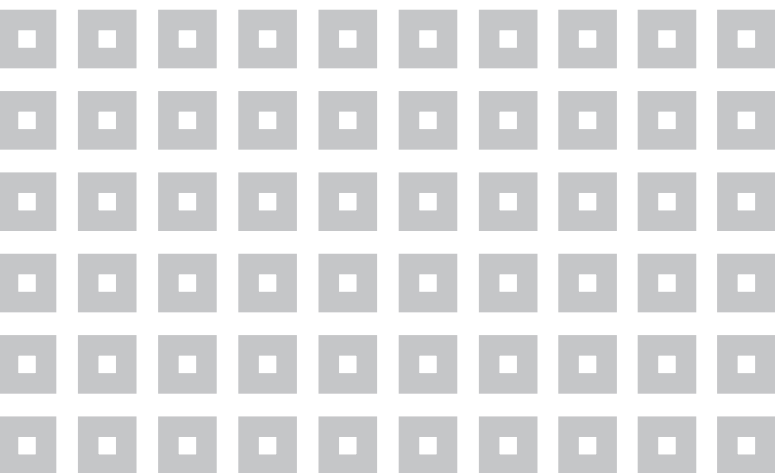
Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de overlegpartners toegezonden (artikel 3:13 Awb), of aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden waren (elektronische kennisgeving).

De ingediende zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota Zienswijzen die als bijlage 10 is opgenomen. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

10.3 Vaststellingsfase

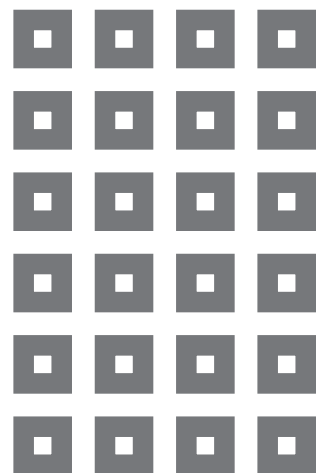
Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging neemt de gemeenteraad een besluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot planrealisatie kan worden overgegaan.



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Gebouw Thee 0

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69