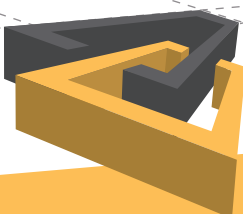


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

EURYZA-WEST, ZWIJNDRECHT

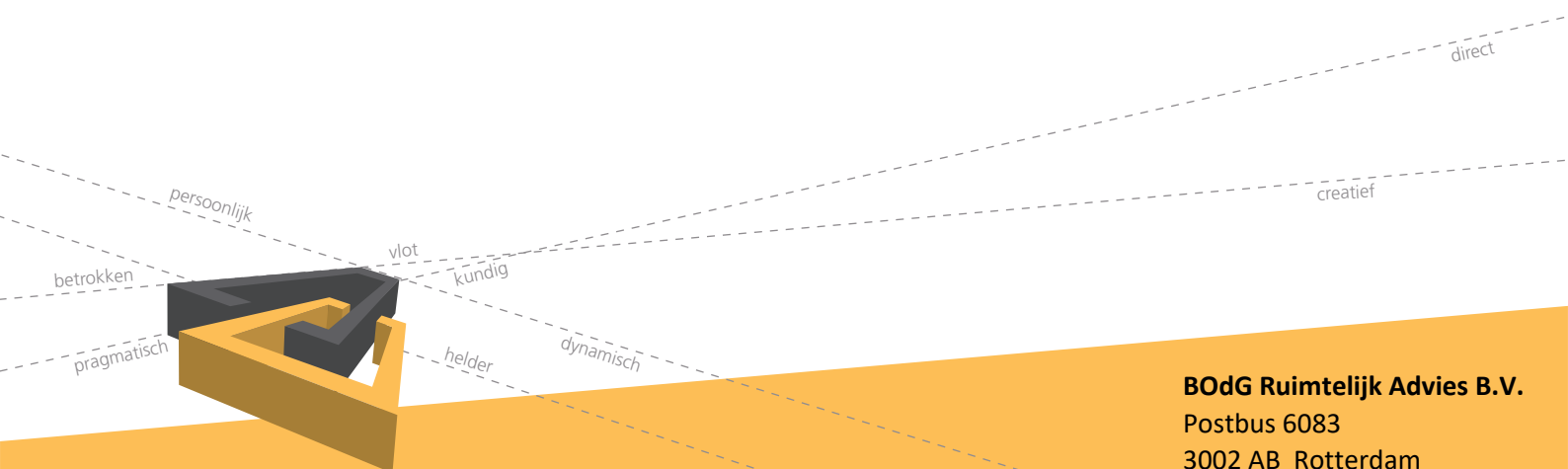


14 juni 2018

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

EURYZA-WEST, ZWIJNDRECHT

Datum	14 juni 2018
In opdracht van	AM bv



BODG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	9
2. BELEIDSKADER.....	11
2.1 Nationaal beleid.....	11
2.2 Provinciaal beleid.....	14
2.3 Gemeentelijk beleid.....	15
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	17
3.1 Historische en bestaande situatie	17
3.2 Euryza; de opgave.....	18
3.3 Projectbeschrijving	18
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	23
4.1 Water	23
4.2 Milieuzonering	24
4.3 Geluid.....	25
4.4 Luchtkwaliteit	26
4.5 Externe veiligheid	27
4.6 Bodem.....	29
4.7 Archeologie	30
4.8 Flora en fauna	30
4.9 Duurzaamheid.....	31
4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	32
5. UITVOERBAARHEID	33
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
5.2 Vooroverleg	33
6. CONCLUSIE	35

BIJLAGE: **Projectkaart**
 Milieuonderzoeken (apart bijgevoegd)

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

AM en de gemeente Zwijndrecht hebben gezamenlijk een beeldregieplan (BRP) opgesteld voor een woningbouwontwikkeling op het voormalig Euryzaterrein. Om de bebouwing passend binnen dit BRP te kunnen realiseren wordt momenteel een bestemmingsplanwijziging voorbereid. De ontwikkeling van het gebied is inmiddels gestart met het in verkoop brengen van de eerste woongebouwen op het westelijk deel van het terrein. Realisatie van die gebouwen past binnen het nu geldende bestemmingsplan, een omgevingsvergunning voor de bouw is dan ook reeds verleend.

Om de voortgang in de ontwikkeling te behouden, is AM voornemens om ook de realisatie van de andere gebouwen in het westelijk deel spoedig tot ontwikkeling te brengen. Omdat deze ontwikkeling deels in strijd is met het nu geldende bestemmingsplan, is het verlenen van een omgevingsvergunning *in afwijking van het bestemmingsplan* noodzakelijk en dient een ruimtelijke procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo doorlopen te worden. Dit betreft de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. De gemeente Zwijndrecht is bereid om hieraan medewerking te verlenen, vooruitlopend op de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan voor de ontwikkeling als geheel. Voor deze procedure dient een goede ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld en dit document voorziet daarin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen op een locatie aan de Oude Maas aan de zuidzijde van Zwijndrecht. De locatie staat bekend als het Euryzaterrein, de naam van een rijstfabriek die hier in het verleden was gevestigd. Het terrein wordt aan de noordzijde begrensd door de Ringdijk en aan de zuidzijde door de Oude Maas. Direct ten westen bevindt zich het woongebouw Crescent. De oostgrens betreft de zichtlijn vanuit het verlengde van de Emmastraat. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het projectgebied weer.

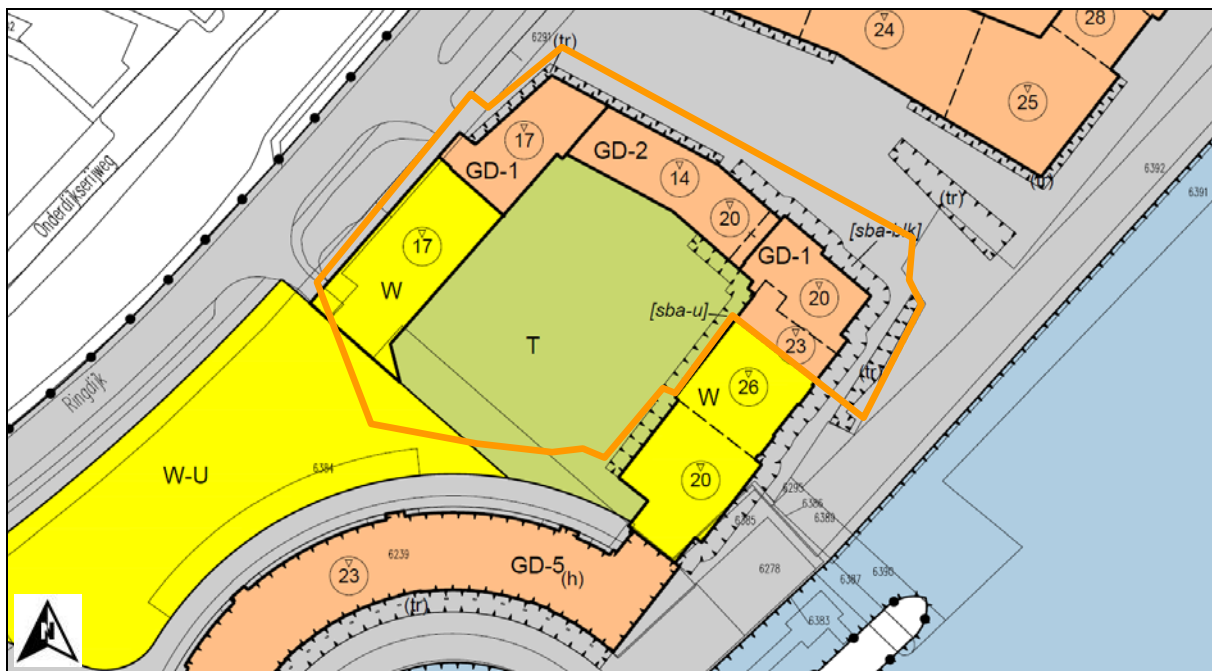


Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied en in directe omgeving.

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Maasboulevard". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Zwijndrecht op 18 juni 2013.

Binnen het projectgebied bevindt zich een vijftal hoofdbestemmingen, te weten “Wonen”, “Wonen - Uit te werken”, “Gemengd-1”, “Gemengd-2”, “Tuin” en “Verkeer” (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Maasboulevard" (projectgebied oranje omkaderd). Voor de leesbaarheid van de verbeelding is een aantal dubbelbestemmingen en aanduidingen onzichtbaar gemaakt.

De gronden binnen de bestemming “Wonen” zijn bestemd voor woningen en aan huis verbonden beroepen en bedrijven die behoren tot categorie 1 van de bij het bestemmingsplan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten. Hoofdgebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak, waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan aangegeven. In dit geval betreft dat 17 meter. Aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen zijn wel buiten het bouwvlak toegestaan, maar aangezien hier de grens van het bouwvlak samenvalt met de bestemmingsgrens, is deze regeling hier niet van toepassing.

Het projectgebied overlapt aan de westzijde voor een klein deel de bestemming “Wonen – Uit te werken”. In tegenstelling tot de bestemming “Wonen”, dient de bestemming hier nog te worden uitgewerkt alvorens kan worden gebouwd. Daarbij dient voldaan te worden aan diverse uitwerkingsregels, waarbij onder andere wordt verwezen naar de bepalingen in de bestemming “Wonen”. Voor de woningen geldt hier een maximale bouwhoogte van 12 meter.

De bestemmingen “Gemengd - 1” en “Gemengd-2” zijn grotendeels gelijk aan elkaar. Voor beide geldt dat ze hoofdzakelijk zijn gericht op de functie ‘wonen’ en dat de bepalingen daaromtrent ook aansluiten op de bepalingen uit de bestemming “Wonen”. Daarnaast zijn echter ook aanvullende functies toegestaan en daarin verschillen de twee bestemmingen van elkaar. Binnen “Gemengd-1” is op de begane grond horeca toegestaan, alsook bedrijven (categorie 1 en 2) en voorzieningen ten behoeve van begeleid wonen. In “Gemengd-2” zijn bedrijven en horeca juist uitgesloten, maar behoort de oprichting van publiekgerichte dienstverlening en detailhandel tot de mogelijkheden. Ook hier geldt dat voorzieningen ten behoeve van begeleid wonen zijn toegestaan (alleen op de begane grond).

De voor “Tuin” aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen en parkeervoorzieningen, behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen. Hier zijn verder ook bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, zoals erkers en overkappingen.

Ook binnen de bestemming “Verkeer” zijn alleen bouwwerken, niet zijnde gebouwen, toegestaan. Daarnaast mogen binnen een op de verbeelding aangegeven zone balkons worden gerealiseerd met een maximale diepte van 2,5 meter.

Naast deze hoofdbestemmingen zijn ook enkele dubbelbestemmingen en aanduidingen van kracht. Zo is een deel van het terrein voorzien van de dubbelbestemmingen “Waterstaat – Waterkering” en “Waterstaat – Waterstaatkundige functie”. Het gehele terrein is voorzien van de dubbelbestemming “Waarde – archeologische verwachting”. Deze dubbelbestemmingen houden in dat rekening moet worden gehouden met de belangen van respectievelijk de waterkerende functie van het terrein, de waterhuishouding en de archeologische potentie. Die belangen blijven onverminderd van kracht. Verder geldt voor het gehele projectgebied dat voorzien mag worden in een ondergrondse parkeergarage.

De beoogde ontwikkeling past functioneel binnen de bestemmingsbepalingen, maar door de situering van de gebouwen vallen bepaalde delen van de beoogde gebouwen buiten de bestemmings- en/of bouwvlakgrenzen. Het plan biedt geen binnenplanse afwijkingsbepalingen op basis waarvan een omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen kan worden verleend.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatie gebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een ‘reguliere’ en een ‘uitgebreide’ procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om de gewenste woningen te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gefaseerd gevraagd, wat betekent dat de aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw aansluitend op de ruimtelijke procedure wordt ingediend.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Zwijndrecht en in het bijzonder die voor het project.

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Dit document beschrijft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen. Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn deze nationale belangen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Het beleid met betrekking tot verstedelijking heeft het Rijk onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' overgelaten aan de lagere overheden. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Conform het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) dienen gemeenten in bestemmingsplannen rekening te houden met de nationale belangen die zijn vastgelegd in het Barro. De rivier de Oude Maas is aangemerkt als een Rijksvaarweg, waardoor Titel 2.1 van het Barro van toepassing is. Artikel 2.1.2 gaat hierbij in op de vrijwaringszone:

Artikel 2.1.2. (bepaling vrijwaringszone)

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijksvaarweg, bedraagt:
 - a. 10 meter aan weerszijden van een Rijksvaarweg van CEMT---klasse II;
 - b. 20 meter aan weerszijden van een Rijksvaarweg van CEMT---klasse III;
 - c. 25 meter aan weerszijden van een Rijksvaarweg van CEMT---klasse IV, V of VI; (...).

De rivier de Oude Maas is ingedeeld in CEMT-klasse VI. Dit betekent, dat sprake is van een vrijwaringszone van 25 meter die wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijksvaarweg, zoals opgenomen in de legger (art. 5.1 van de Waterwet). Deze "vrije ruimte" is een zone die in beginsel vrij is van bijvoorbeeld bouwwerken en opgaande begroeiing die het functioneren van de vaarweg of de veiligheid van het scheepvaartverkeer in gevaar brengen.

Voor zover de initiatiefnemer binnen de zone toch ontwikkelingen wil laten plaatsvinden, dient deze aan te tonen dat het functioneren van de vaarweg niet in het geding is. Hierbij dient aan de volgende bepaling uit het Barro te worden:

Artikel 2.1.3 (veiligheid scheepvaart op vaarwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een Rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de Rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de Rijksvaarweg.

Naast Titel 2.1 uit het Barro is ook Titel 2.4 (Grote rivieren) mogelijk van toepassing, mits sprake is van activiteiten in het rivierbed waarop artikel 6.12 of 6.15 van het Waterbesluit van toepassing is. Uit de kaarten in bijlage IV het Waterbesluit blijkt echter, dat het projectgebied deel uit maakt van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk. Dit betekent, dat de genoemde artikelen uit het Waterbesluit en daardoor ook Titel 2.4 ook niet van toepassing zijn.

Conclusie

Zoals hierboven al is aangegeven, wordt de Oude Maas ingedeeld in CEMT-klasse VI, waardoor sprake is van een vrijwaringszone van 25 meter. Hoewel de beoogde bebouwing binnen het projectgebied op een afstand van minimaal 27 meter van deze Rijksvaarweg wordt opgericht (zie ook § 4.5), bevindt een deel van het projectgebied zich wel binnen de vrijwaringszone. Daarmee is een toetsing aan artikel 2.1.3 Barro strikt gezien noodzakelijk. Onderstaand wordt dan ook kort ingegaan op de leden a tot en met e uit dit artikel:

- **Ad a.**
Met onderhavig plan worden geen objecten mogelijk gemaakt die de doorvaart voor de scheepvaart negatief beïnvloeden. De nieuwbouw wordt op grotere afstand van de vaarweg gebouwd dan de bebouwing die op grond van de bestaande rechten binnen het bestemmingsplan “Maasboulevard” reeds is toegestaan. Voor de bebouwing binnen het projectgebied geldt voorts dat deze op meer dan 25 meter vanaf de kade van de Oude Maas is geprojecteerd. De kleinste afstand bedraagt 27 meter. Het projectgebied zelf is echter wel binnen de vrijwaringszone gelegen. Met betrekking tot de veiligheid van de kadeconstructie is door Rijkswaterstaat op 16 november 2007 op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken een vergunning afgegeven voor het aanleggen en behouden van een damwand ten behoeve van landaanwinning en het verwijderen van een strekdam in het kader van de realisering van de ruimtelijke plannen Euryza en Veerplein Maasplein. De gemeente heeft voor de realisatie van de damwand de geselecteerde marktpartij een ontwerp laten opstellen op basis van een door de gemeente geleverd Programma van Eisen (PvE). Zo moet de kadeconstructie gedimensioneerd zijn op aanvaar- en afmeerbelastingen op basis van de maatgevende vaarsnelheid ter hoogte van de locatie met een vaarrichting loodrecht op de kade conform EAU 2004 (aanbevelingen van de commissie voor oeverconstructies van havens en rivieren). De oeverconstructie is in november 2007 aangelegd conform dit

PvE, waarbij kan worden geconcludeerd dat bij de aanleg van de oeverconstructie voldoende rekening is gehouden met aanvaar- en afmeerbelastingen, waardoor de veiligheid van de bewoners in voldoende mate is gewaarborgd."

- Ad b.
Er worden geen objecten toegevoegd die een belemmering zouden kunnen vormen voor de zichtlijnen, de doorvaart, de toegankelijkheid en het beheer van de Rijkswaardweg. Zoals opgemerkt geldt voor alle nieuwbouw dat die op meer dan 25 meter vanaf de kade van de Oude Maas is geprojecteerd.
- Ad c.
Op het terrein zijn geen radarpalen van Rijkswaterstaat aanwezig. De geprojecteerde nieuwbouw brengt het functioneren van de aanwezige radarpalen elders langs de Oude Maas niet in gevaar.
- Ad d.
Op dit moment is de Oude Maas niet bereikbaar via het projectgebied. Met de realisatie van het project, kan gesteld worden dat de toegankelijkheid van het gebied zal toenemen.
- Ad e.
De bestaande situatie langs de kade van de Oude Maas zal in het kader van de realisatie van het gehele Euryza-terrein wijzigen. Dit om de kade toegankelijk te maken en te betrekken bij de leefomgeving. Daarbij zal echter niet worden afgeweken van de bestaande rechten die het bestemmingsplan "Maasboulevard" reeds biedt. Direct aan het water is daarbij geen bebouwing voorzien. Voor de onderhoudsmogelijkheden verandert er dan ook niets.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de beoogde ontwikkeling geen invloed heeft op het nationaal belang 'Rijkswaardwegen', zoals vastgelegd in Titel 2.1 Barro. Titel 2.4 van het Barro (Grote rivieren) is niet van toepassing, net als de overige nationale belangen. Daarmee is de ontwikkeling in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro.

Ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt gesteld, dat in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) een stedelijke ontwikkeling wordt omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Omdat het hier gaat om de realisatie van woningen is sprake van een stedelijke ontwikkeling die getoetst zou moeten worden aan de ladder. Echter zijn de woningen reeds voorzien in het vigerende bestemmingsplan en voorziet de nu te doorlopen afwijkingsprocedure alleen in een gewijzigde positionering van de reeds geplande gebouwen. Het opnieuw onderbouwen van nut en noodzaak van de beoogde woningen, is dan ook niet aan de orde. Wel kan gesteld worden dat het initiatief ruimte biedt om te voorzien in de kwalitatieve behoefte en past binnen het huidige regionaal afgestemde woningbouwprogramma (zie ook § 2.3).

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit, Verordening ruimte 2014

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan deel uit, waarbij in 2016 een actualisatieslag in de Verordening en het Programma 'Ruimte' hebben plaatsgevonden. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie.

Het strategisch ruimtelijk beleid zoals verwoord in de structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" is operationeel vertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014. Zo is in artikel 2.1.1 vastgelegd, dat bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling voldaan moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Het projectgebied is in de Verordening ruimte 2014 aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om het bestaand stads- en dorpsgebied beter te benutten, door herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden die door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor oordeelt de provincie niet langer de individuele ruimtelijke plannen.

Beleid buitendijkse waterveiligheid provincie Zuid-Holland

Vanwege de toegenomen behoefte aan buitendijks bouwen, heeft de provincie de afgelopen jaren samen met belanghebbende partijen gewerkt aan waterveiligheidsbeleid voor buitendijks bouwen. Doel van het beleid is het helpen van gemeenten om de waterveiligheidsrisico's van buitendijkse ontwikkelingen inzichtelijk te maken, zodat zij daarmee bewust kunnen omgaan en eventuele maatregelen kunnen afwegen. Het buitendijkse waterveiligheidsbeleid is sinds 30 januari 2013 opgenomen in de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Verordening en er is een applicatie beschikbaar om de slachtoffer risico's te berekenen. In de Verordening Ruimte is verankerd dat bij nog niet voorziene ontwikkelingen de slachtoffer risico's moeten worden bepaald. Dit is afhankelijk van het aantal mensen in een gebied en de kans van overstrooming.

Conclusie

De voorgenomen realisatie van de woongebouwen betreft feitelijk een iets gewijzigde situering van bebouwing die reeds is voorzien in het nu vigerende bestemmingsplan. De woningen passen binnen de doelstellingen van het provinciaal beleid. De woningen worden gerealiseerd op een goed bereikbare locatie binnen de bebouwde kom van Zwijndrecht en leveren een bijdrage aan een passend woningaanbod en een verbetering van de leefbaarheid.

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats binnen het in de Visie Ruimte en Mobiliteit als bestaand stads- en dorpsgebied aangewezen gebied. Daarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Om die reden is in het vigerende bestemmingsplan “Maasboulevard” reeds voorzien in de herontwikkeling van het terrein. Aangezien de nu te doorlopen procedure alleen voorziet in de fysieke herpositionering van enkele gebouwonderdelen, is toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde. De woningen zijn immers juridisch planologisch al toegestaan. Gesteld wordt dat realisatie van de beoogde woningen dan ook past binnen het provinciaal beleid.

2.3

Gemeentelijk beleid

Beeldregieplan Euryza

Het beeldregieplan beschrijft en toont de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit van zowel de geplande woningbouw als de openbare ruimte van het gehele Euryzaterrein. Zij zorgt voor een samenhangend en continu totaalbeeld langs de rivieroever. Het is een beleidsdocument dat de basis vormt voor het toekomstige bestemmingsplan, zodat de toekomstige kwaliteit van zowel de woningbouw als de openbare ruimte gewaarborgd is. In het beeldregieplan wordt uitgegaan van de maximale mogelijkheden voor keuzevrijheid en flexibiliteit en tegelijkertijd zijn afspraken vastgelegd over wat als kwaliteit wordt gezien. Het plan beslaat de hoofdlijnen voor zowel de gewenste architectuur als de openbare ruimte van dit gebied. Bij de uitontwikkeling wordt per kavel met specifieke randvoorwaarden gewerkt, die worden vastgelegd in een ‘kavelpaspoort’. Deze kavelpaspoorten bieden het voordeel dat ze bij langjarige gebiedsontwikkelingen bijdragen aan borging van de kwaliteit naar inzichten van dat moment. Hierdoor wordt veroudering van het beeldregieplan voorkomen. Het kavelpaspoort loopt vooruit op de gefaseerde uitwerking van de gebouwonderdelen.

Het beeldregieplan bevat ook enkele proefverkavelingen. Dit zijn beelden van mogelijke deeltuitwerkingen inclusief de relatie tot het grotere geheel, waarin de grenzen van het kavelpaspoort zijn vastgelegd.

Woonstrategie Drechtsteden 2014

In november 2013 is de ‘Woonstrategie Drechtsteden: De regionale woonvisie in het licht van 2014’ vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe ondanks veranderende omstandigheden zoals het functioneren van de woningmarkt en de wetgeving in de zorg, de kern van de woonvisie voor de periode 2010-2020 (kwaliteitsverbetering) overeind moet blijven. In deze woonvisie hebben de Drechtsteden afgesproken de kwaliteit van wonen in de regio te verbeteren. Het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus en het kwalitatief verbeteren van het bestaande woningaanbod moet daar invulling aan geven.

De woonvisie 2010-2020 is dus niet aangepast, maar met de nieuwe visie tracht de regio duidelijkheid te scheppen over hoe deze doelen bereikt worden. De visie wijdt zich dus met name uit over wat de regio samen met andere partners kan bereiken en op welke wijze dit plaatsvindt.

De opgave concentreert zich met name op het in beweging brengen van de woningmarkt in de gewenste richting. Hierbij is samenwerking met partners essentieel, zodat kan worden voorkomen dat gewenste ontwikkelingen worden gestagneerd door ontwikkelingen waar geen behoefte aan is. Er moeten keuzes gemaakt worden en hiervoor is inzicht en overzicht vereist. De oplossing voor deze mismatch tussen vraag en aanbod zit hem in herstructurering van bestaande wijken en meer kleinschalige woningbouwinitiatieven. Kwantiteit aan woningen is er voldoende, op het gebied van kwaliteit dient een inhaalslag te worden gemaakt. Er is blijvend aandacht nodig om de aantrekkelijkheid van de regionale woningvoorraad te behouden. Hiertoe worden regionaal afspraken gemaakt.

Monitoring van de woningmarkt blijft dus noodzakelijk. Jaarlijks wordt bij het opstellen van het regionale programma kritisch geëvalueerd of hiermee wordt voldaan aan de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad. Wonen hangt hierbij nauw samen met andere aspecten uit het fysieke en sociale domein.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2016-2030

Een heldere en toekomstgerichte integrale visie op verkeer, vervoer en mobiliteit is van belang voor een bereikbaar, leefbaar en economische vitaliteit van Zwijndrecht. Tegelijk stellen inwoners en bezoekers van Zwijndrecht steeds hogere eisen aan de leefomgeving en aan de veiligheid. Het GVVP draagt bij aan een aantrekkelijk Zwijndrecht, waarin het goed wonen, werken en recreëren is.

Voor woonlocaties geldt dat in de woonwijken voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn. Een uitgangspunt is het bieden van voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein. Voor een tweede auto en voor bezoekers zijn kleine loopafstanden naar verzamelterreinen aan het einde van de straat acceptabel. De gemeente wil overlast van parkeren door niet-bewoners voorkomen, bij voorkeur met zo min mogelijk regulering. Een belangrijk uitgangspunt in het plan is het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

Conclusie

De ontwikkeling van het Euryzaterrein is in lijn met de ontwikkeling, zoals reeds beoogd in het bestemmingsplan "Maasboulevard" en daarmee ook in lijn met regionale woningbouwafspraken conform de regionale Woonstrategie Drechtsteden 2014. Het initiatief biedt daarmee ook ruimte om te voorzien in de kwalitatieve behoefte. De nu voorgenomen realisatie van de woongebouwen binnen het projectgebied betreft feitelijk een iets gewijzigde situering van de bebouwing, maar wijkt beleidsmatig niet af. Het voornemen is dan ook in overeenstemming met het geldende gemeentelijke en regionale beleid.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Historische en bestaande situatie*

De oeverontwikkeling van Zwijndrecht langs de Oude Maas wordt gekenmerkt door haar historische ontwikkeling. Vanouds wordt de oeverlijn ingevuld met incidentele gebouwen (complexen). Of het nu gaat om het oude fabriekscomplex van Euryza, het oude dorp, de 80-er jaren invulling van De Werf of de meest recente van het Crescent, elke ontwikkeling is kenmerkend en afleesbaar.



Afbeelding 3: De oude rijstfabriek van Euryza.

De vroegere bebouwing was een veelheid aan gebouwen met diverse hoogtes en massa's; door hun schijnbaar los gestrooide plaatsing op het terrein ontstond er een 'coulissen landschap'.

Het Euryzaterrein is onderdeel van het langgerekte gebied dat tussen de lange doorgaande lijnen van de Oude Maas en de Ringdijk ligt. De van oudsher industriële invulling heeft in de loop der jaren stap voor stap plaats gemaakt voor de woonfunctie. Direct aangrenzend aan de oostzijde van het Euryzaterrein ligt het complex woontorens "De Werf", dat bestaat uit drie torens en een wandvormig gebouw die samen een geheel vormen met een richting de rivier oplopende bouwhoogte. De open structuur, hoogteverschillen vanwege de onderliggende parkeergarage, gesloten plinten en eenduidige, verouderde gevels maken dat de architectuur van dit complex niet goed aansluit op de omringende ruimtelijke context van het Veerplein en de Westkeetshaven. Het aan de westzijde van Euryza grenzende plan Westkeetshaven met het Crescent is in stedenbouwkundig opzicht een tegenpool van De Werf door een compositie met gesloten bouwblokken. De locatie ligt ingeklemd tussen De Werf en de Westkeetshaven.



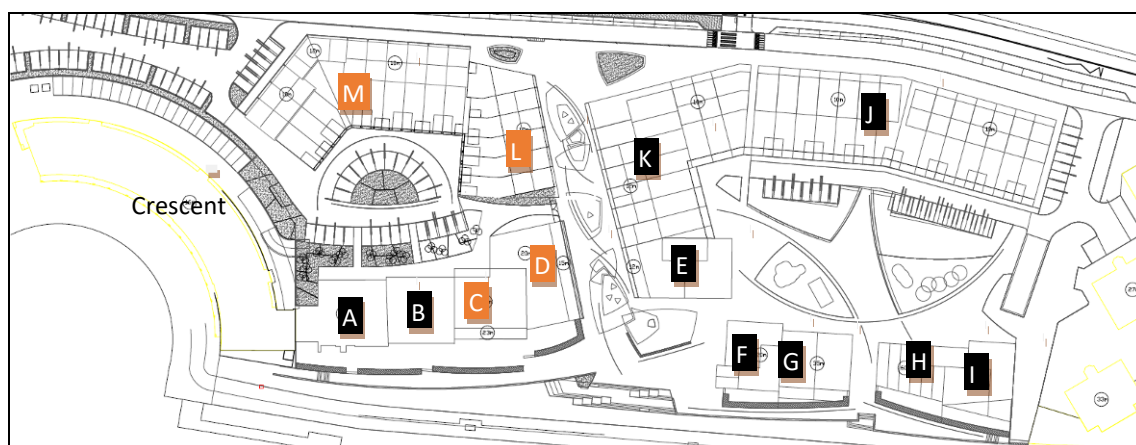
Afbeelding 4: Het Euryzaterrein (rood omkaderd) in relatie tot zijn directe omgeving. Het projectgebied, behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing is globaal aangegeven (oranje omkaderd).

3.2 *Euryza; de opgave*

Met de nieuwe ontwikkeling wordt een balkon aan de Oude Maas gevormd, een ontmoetingsplek op het Euryzaplein gecreëerd en een belangrijk speerpunt van de gemeente gerealiseerd, namelijk de verbinding tussen het bestaande dorp en de oever van de rivier. Door het open houden van de zichtlijn vanuit het gemeentehuis op de Grote Kerk van Dordrecht krijgt deze verbinding extra kracht en wordt het plangebied ook goed verankerd in het omliggende stedelijk gebied. Daarnaast is er de aanleg van de Rivier-promenade, een nieuwe wandelpromenade tussen het bestaande Veerplein-Maasplein en het Crescent. Daardoor ontstaat in Zwijndrecht een buitendijks gelegen recreatieve route (wandel- en deels fietsroute) die zich tussen de Stadsbrug over de oude Maas en het Noordpark uitstrekt. Dit wordt ondersteund door de structuurvisie Zwijndrecht 2020 "Ondernemende tuinstad" 2010 (zie §2.3).

3.3 *Projectbeschrijving*

Bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van Euryza is het van belang om een goede aansluiting te maken met omliggende bestaande woongebieden. Voor het westelijk deel geldt dat deze zal moeten aansluiten op de schaal van het Crescent. Aan de rivierzijde wordt de directe aansluiting daarop gevormd door de blokken A en B (zie afbeelding 4). Daarvoor is vergunning verleend op grond van het nu geldende bestemmingsplan. Deze ruimtelijke onderbouwing is gericht op de realisatie van de blokken C, D, L en M.



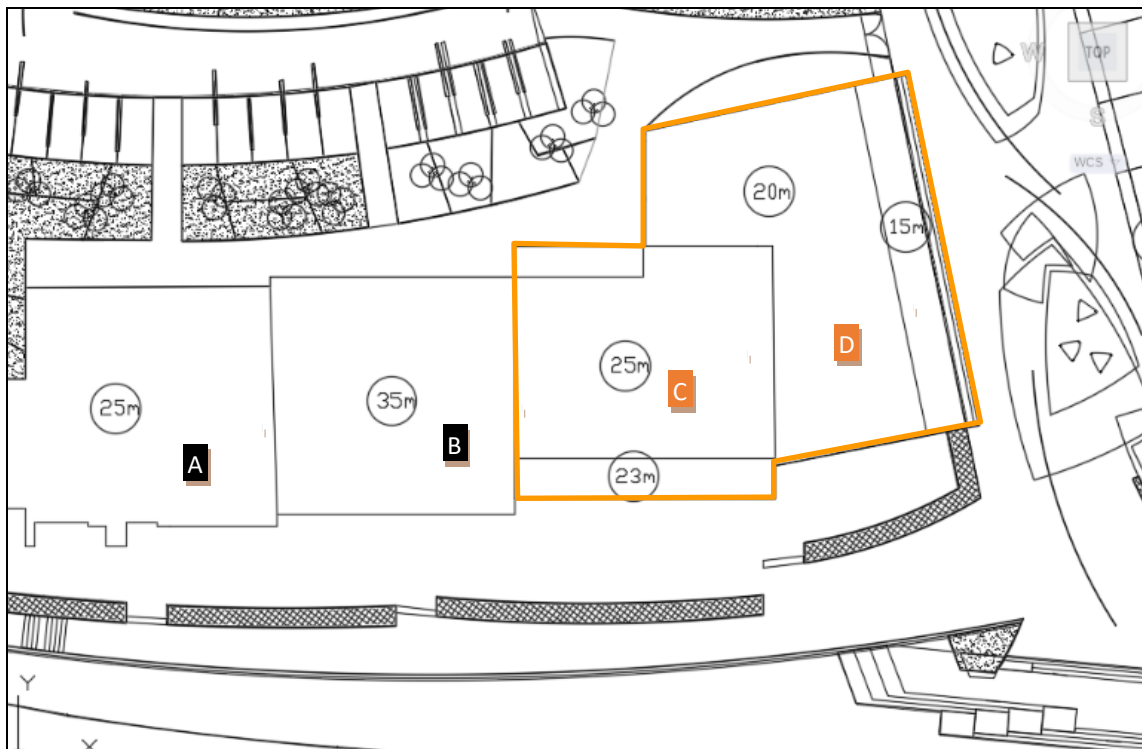
Afbeelding 5: Deze ruimtelijke onderbouwing ziet toe op de realisatie van de blokken C, D, L en M.

De blokken C en D betreffen uitsluitend appartementen, terwijl de blokken L en M bestaan uit eengezinswoningen. Voor alle woningen geldt dat de bouwkundige en architectonische uitwerking nog moet plaatsvinden. De omgevingsvergunning ten behoeve van de realisatie wordt dan ook in twee fasen aangevraagd, waarbij nu eerst de planologische afwijking aan de orde is. Gedurende de daartoe te doorlopen procedure worden de bouwplannen nader uitgewerkt.

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt dan ook uitgegaan van een beschrijving van de positionering van de gebouwen, de bouwhoogte, het aantal woningen en het parkeren. Onderstaand wordt hierop per bouwblok nader ingegaan, waarbij wordt opgemerkt dat de uitgangspunten zoals opgenomen in het voor de ontwikkeling van Euryza vastgestelde Beeldregieplan¹, onverminderd van kracht blijven. Het Beeldregieplan vormt een bijlage van deze onderbouwing, waardoor onderstaande beschrijving beknopt kan blijven. Algemeen wordt opgemerkt dat de gemeente Zwijndrecht ten aanzien van het parkeren de normering van het CROW (publicatie 317, uitgave oktober 2012) hanteert. Parkeerplaatsen voor de eigen behoefte dienen daarbij zoveel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd te worden. Onderstaand wordt hierop nader ingegaan. Tevens is als bijlage een overzicht opgenomen van de te realiseren parkeerplaatsen² en de voor het plan van toepassing zijnde parkeernorm.

Blokken C en D

De blokken C en D worden vormgegeven als zijnde twee afzonderlijke gebouwen, maar het betreft feitelijk één gebouw met maximaal 28 appartementen en één hoofdentree aan de zijde van de boulevard. De woningen bevinden zich zowel op de begane grond als op de verdiepingen daarboven.



Afbeelding 6: Locatie blok C en D, inclusief de bouwhoogte.

¹ Beeldregieplan Euryza, balkon aan de Oude maas, 17 december 2015.

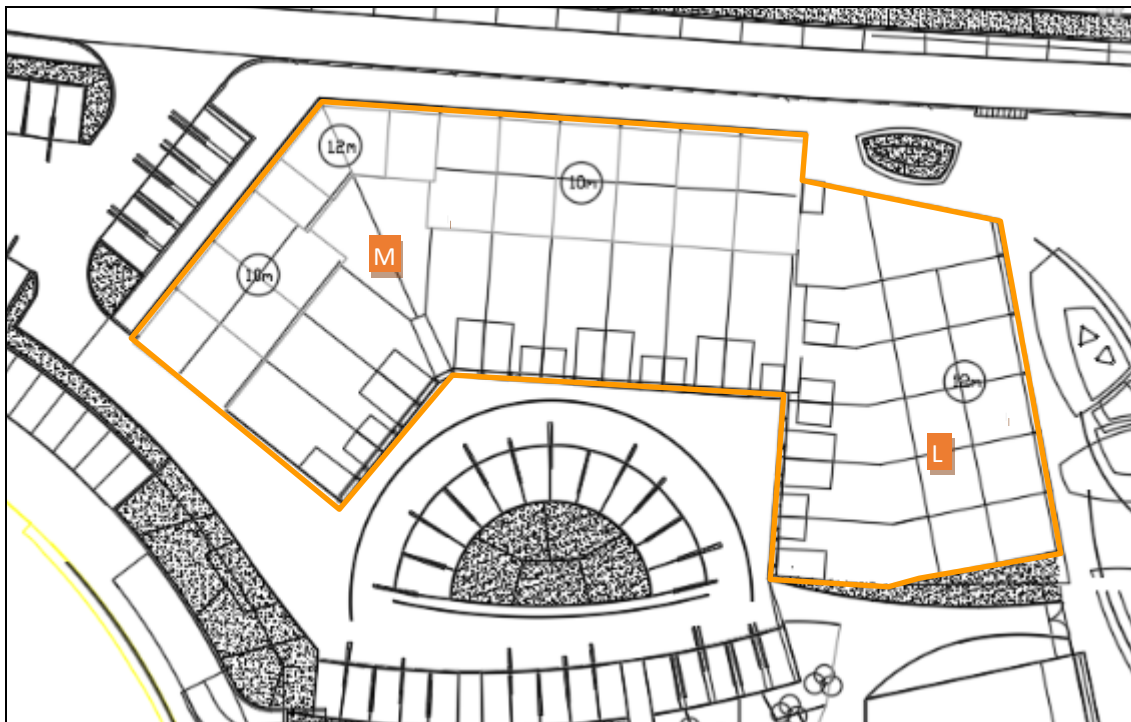
² Parkeerbalans, fase 1, 12 december 2017.

Het visuele onderscheid tussen blokken C en D komt niet alleen tot uiting in architectuur, maar zal worden versterkt door verschillen in bouwhoogte, zoals ook blijkt uit afbeelding 6.

De gebouwen zullen zijn voorzien van een ondergrondse parkeergarage, die wordt aangesloten op de te realiseren garage van de blokken A en B. In totaal is sprake van 34 parkeerplaatsen, waarvan zich er vijf feitelijk bevinden in het deel van de garage die wordt gerealiseerd onder blok A en B. Bij dat deel van de garage is echter sprake van een overcapaciteit. In combinatie met de parkeerplaatsen wordt ook voorzien in bergingen.

Blok L en M

De ontwikkeling aan de noordzijde bestaat volledig uit de realisatie van maximaal 20 eengezinswoningen. De op de Ringdijk georiënteerde woningen kennen een maximale bouwhoogte van 10 meter, met één accent van 12 meter (zie afbeelding 7). De woningen die zijn gericht op de centrale as (zichtlijn) die het westelijk en oostelijk deel van Euryza scheidt, hebben een maximale hoogte van 12 meter. Deze woningen sluiten qua massa aan op de hoogte van de beoogde woningen aan de andere zijde van de as en vormen een opbouw naar de bebouwing van blok C/D.



Afbeelding 7: Locatie blok L en M, inclusief de bouwhoogte.

De eengezinswoningen zijn aan de zuidzijde voorzien van een tuin met bergingen. Deze tuinen zijn georiënteerd op het binnenterrein, waar ook het parkeren wordt voorzien ten behoeve van deze woningen. Zoals blijkt uit de eerder aangehaalde parkeerbalans (bijlage) zullen in de tuinen gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Dit zal gebeuren in de vorm van carports.

Collectieve Binnentuin

Aan de noordzijde van het blok C/D, de westzijde van blok L en de zuidzijde van blok M, zal een collectieve binnentuin worden gerealiseerd. Deze ruimte zal niet alleen gebruikskwaliteit toevoegen aan de ontwikkeling, maar voorziet tevens in een geluidluwe buitenruimte,

waarmee wordt voldaan aan de eisen die volgen uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek (zie ook § 4.3).

Ontsluiting

De ontsluiting van alle woningen vindt plaats via de Ringdijk. De parkeervoorzieningen ten behoeve van de woningen zullen vanaf deze dijk niet zichtbaar zijn, omdat ze voor blok C/D ondergronds worden gerealiseerd, terwijl die voor de eengezinswoningen zich bevinden op het achtergelegen binnenterrein. Ten behoeve van bezoekers aan het gebied wordt voorzien in een parkeerterrein ten westen van deze ontwikkeling (direct ten noorden van Crescent). Deze parkeervoorziening is reeds te realiseren op basis van het geldende bestemmingsplan en behoeft om die reden niet meegenomen te worden in de ruimtelijke procedure die nu specifiek doorlopen wordt voor de blokken C, D, L en M.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 *Water*

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied ligt buitendijks en daardoor in het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Ook waterschap Hollandse Delta is als beheerder van de aanwezige waterkering van belang.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (waterplan “van H tot Z”). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Dit programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteiten zorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Waterwet

Vanwege de buitendijkse ligging is de Waterwet van toepassing. Het plangebied maakt echter deel uit van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk, zoals weergegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. De Waterwet vormt dan ook geen belemmering. Omdat het plangebied buitendijks is gelegen, is geen sprake van een compensatieverplichting bij een toename van het verhard oppervlak. Van een dergelijke toename is overigens geen sprake, doordat deze ruimtelijke onderbouwing toeziet op de gewijzigde situering van enkele bestemmings- en/of bouwvlakgrenzen. De beoogde ontwikkeling past op grond van het geldende bestemmingsplan “Maasboulevard” functioneel binnen de bestemmingsbepalingen.

Waterkering

Aan de noordwestzijde grenst het projectgebied aan de Ringdijk, die als primaire waterkering is aangemerkt. Het projectgebied is hierbij gelegen binnen zowel de kernzone als de beschermingszone. Ten aanzien van de volledige herontwikkeling van het Euryzaterrein zijn in het (recente) verleden diverse afspraken met het waterschap Hollandse Delta gemaakt over

het bouwen binnen deze zones, waardoor bijvoorbeeld voorkomen wordt dat de dijk kwetsbaar wordt tijdens het stormseizoen.

Waterveiligheid

In het kader van de realisatie zal de bouwplaats worden voorzien van een nieuwe leeflaag (zie ook onder § 4.6). Daarbij wordt het maaiveld verhoogd tot het niveau van de aangrenzende Ringdijk die is aangemerkt als primaire waterkering. Daarmee is, ondanks de buitendijkse ligging, de kans op overstromingen nagenoeg uitgesloten. Langs de Oude Maas is voorzien in een harde kade, waardoor ook de kans op afbrokkeling zeer gering is.

Riolering

De toekomstige woningen worden tot aan de perceelsgrens voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Vervolgens zal het afvalwater op het reeds aanwezige rioleringsstelsel worden geloosd. Indien mogelijk wordt het hemelwater dat op de daken valt afgekoppeld, zodat dit kan infiltreren of worden afgevoerd naar de Oude Maas. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het van belang om bij de bouw van de nieuwe gebouwen duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Conclusie

De met deze ruimtelijke onderbouwing beoogde verruiming van de bestemmings- en bouwvlakgrenzen heeft geen negatieve invloed op de waterhuishouding en is niet van invloed op reeds bestaande afspraken. Het aspect water staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.2

Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje". De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

Uit het geldende bestemmingsplan "Maasboulevard" blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier de activiteiten binnen de bestemming 'Gemengd 1 t/m 5'. Hierbij gaat het om dienstverlening, bedrijven tot en met categorie 2, detailhandel, recreatieve voorzieningen, horeca, maatschappelijke voorzieningen en/of kantoren. In alle gevallen betreffen het activiteiten die op grond van de VNG-uitgave worden aangemerkt als ten hoogste milieucategorie 2. De aanwezige en op grond van de geldende bestemmingen toegestane inrichtingen worden als passend in een woonomgeving ervaren. Dit blijkt ook uit de in het bestemmingsplan

“Maasboulevard” opgenomen bestemmingen “Gemengd 1 t/m 5”, waar de gronden naast de hiervoor genoemde hinder veroorzakende functies mede bestemd zijn voor woningen.

Ook op grond van het bestemmingsplan ‘Oud Centrum’ zijn in de omgeving van het projectgebied enkele hinder veroorzakende functie toegestaan. Het gaat hier om activiteiten binnen de bestemmingen ‘Sport’, ‘Maatschappelijk’ en ‘Bedrijf’. Ook in deze gevallen betreffen het activiteiten die aangemerkt worden als ten hoogste milieucategorie 2. Aangezien deze activiteiten op tenminste 50 meter afstand zijn gelegen, zijn de bijbehorende hindercontouren niet over het projectgebied gelegen.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat ter plaatse van de voorziene woningen sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast worden de in de omgeving aanwezige hinder veroorzakende activiteiten niet in hun bedrijfsvoering belemmerd. Gesteld wordt, dat het aspect ‘milieuzonering’ geen belemmering vormt voor gewenste verruiming van de bestemmings- en bouwvlakgrenzen.

4.3

Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Deze ruimtelijke onderbouwing ziet toe op de verruiming van bestemmings- en bouwvlakgrenzen, teneinde de bouw van maximaal 48 woningen mogelijk te maken. Aangezien het hier geluidsgevoelige objecten betreffen en deze zijn gelegen binnen de toetsingszones van een gezoneerde (spoor)weg en een gezoneerd industrieterrein, is een akoestisch onderzoek³ uitgevoerd.

Wegverkeerslawaaï

De beoogde woningen liggen binnen de toetsingszone van de zoneplichtige weg Ringdijk. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de berekende geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op deze weg leidt tot een maximale berekende geluidbelasting van 58 dB ter plaatse van de voorziene grondgebonden woningen. Dit betekent een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter niet overschreden. Voor de gestapelde woningen geldt, dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt.

De overige wegen in de omgeving van het projectgebied behoren tot een 30 km/h-zone. Deze wegen vallen dan ook buiten het aandachtsgebied van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing aan de in deze wet opgenomen normen voor wegverkeerslawaaï niet noodzakelijk is. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening berekend wat de geluidsbelasting van de volgende 30 km/h-wegen is: Jollensteiger, Schokkershaven, Onderdijkserijweg, Lindelaan en Emmastraat. De berekende geluidsbelasting van deze wegen bedraagt gezamenlijk maximaal

³ Buro Bouwfysica, Akoestisch onderzoek omgevingslawaaï “Euryzaterrein blok C/D + L/M” te Zwijndrecht, juni 2018, referentie 17.207.12.

52 dB (exclusief reductie). Deze waarde ligt onder de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder.

Spoorweglawaai

Op circa 500 meter ten zuidwesten van het projectgebied bevindt zich het spoortraject Rotterdam – Dordrecht. De bij dit spoortraject behorende geluidzone strekt zich tot over het projectgebied uit. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege deze spoorlijn maximaal 65 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt hierbij overschreden, maar de berekende geluidbelasting blijft onder de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Industrielawaai

Het projectgebied is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein “Groote Lindt / Dordt-West”. De maximaal berekende geluidbelasting vanwege dit industrieterrein bedraagt 52 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt hierbij overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A).

Scheepvaartlawaai

Ten zuiden van het projectgebied is de Oude Maas, dat een drukke scheepvaartroute betreft. Ondanks dat voor scheepvaartlawaai geen wettelijke normen gelden, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het akoestisch onderzoek ook aandacht besteed aan dit aspect. Voor het geluid dat passerende binnenvaartschepen maken is geen standaard rekenmethodiek beschikbaar. Vandaar dat een indicatieve berekening is gemaakt met behulp van de industrielawaaimodule van het rekenprogramma Geomilieu, versie 4.21. Uit de rekenresultaten blijkt, dat ter plaatse van de beoogde gestapelde woningen sprake is van een geluidbelasting van 58 dB. Voor de grondgebonden woningen is een geluidbelasting van 50 dB berekend. Voor scheepvaartlawaai is echter (nog) geen wettelijke norm of reken- en meetmethodiek ontwikkeld en vastgelegd. De gemeente Zwijndrecht neemt dit aspect wel mee in het nog vast te stellen geluidbeleid hogere grenswaarden. Daarin zal de hinderlijkheid van scheepvaartlawaai gelijk beoordeeld worden als railverkeer. Dat wil zeggen dat getoetst moet worden aan 55 dB Lden. De wijze waarop scheepvaartlawaai berekend moet worden is in dit beleid niet geregeld.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat zowel vanwege (spoor)weg- en industrielawaai sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde maar niet van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Het toepassen van dove gevels is daarom niet noodzakelijk. Het treffen van geluidreducerende maatregelen is vanuit financieel, stedenbouwkundig en/of akoestisch oogpunt niet redelijk, wenselijk dan wel onvoldoende effectief. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Het gemeentelijk ontheffingsbeleid stelt hierbij aanvullende eisen die betrekking hebben op de aanwezigheid van een geluidluwe zijde en geluidluwe buitenruimte, een akoestische gunstige woningindeling en afschermende werking van het plan voor de achterliggende bebouwing. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat aan deze aanvullende eisen kan worden voldaan, via de realisatie van een collectieve geluidsluwe buitenruimte aan de noordzijde van de blokken C en D. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder kan worden verleend. Het aspect ‘geluid’ staat realisatie van de beoogde woning niet in de weg.

4.4

Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn

gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied zijn 48 woningen voorzien. De voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook als *niet in betekenende mate* beschouwd. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

In de omgeving van het projectgebied is een aantal risicobronnen gelegen. Deze worden hieronder nader toegelicht.

Stationaire bronnen

De dichtstbijzijnde stationaire risicobron bevindt zich op een afstand van circa 25 meter ten zuidwesten van het projectgebied. Het betreft hier het bunkerschip Bunkerrama, alwaar brandbare vloeistoffen aanwezig zijn. Iets verder zuidwestelijk is een tweede bunkerschip gelegen. Voor beide schepen geldt, dat de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour niet tot aan het projectgebied reikt. Ook het invloedsgebied groepsrisico vormt geen belemmering, aangezien de beoogde en reeds bestaande woningen niet direct aan de vlam blootgesteld staan. Daarnaast is de afstand vanaf deze bunkerschepen tot aan de woningen groter dan de afstand tot de relevante warmtestralingsgrens van 10 kW/m^2 . In het geval van een calamiteit zullen naar verwachting geen dodelijke slachtoffers in de (beoogde) woningen vallen.

Op zo'n 420 meter zuidwestelijk van het projectgebied bevindt zich aan de Ringdijk een brandstofservicestation, alwaar LPG wordt verkocht. De doorzet is hierbij gemaximeerd op 999 m³ per jaar, waardoor de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour 35 meter bedraagt. Het invloedsgebied groepsrisico strekt zich uit tot op 150 meter vanaf het vulpunt. Beide contouren raken het projectgebied niet.

Direct ten zuiden van dit brandstofservicestation ligt het bedrijf Brenntag. Het betreft hier een groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën. Uit het geldende bestemmingsplan "Maasboulevard" wordt opgemerkt, dat deze risicobron geen belemmering vormt. De bij deze inrichting behorende 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour reikt namelijk niet tot aan het projectgebied. Het groepsrisico bedraagt daarnaast minder dan 0,01 maal de oriëntatiewaarde.

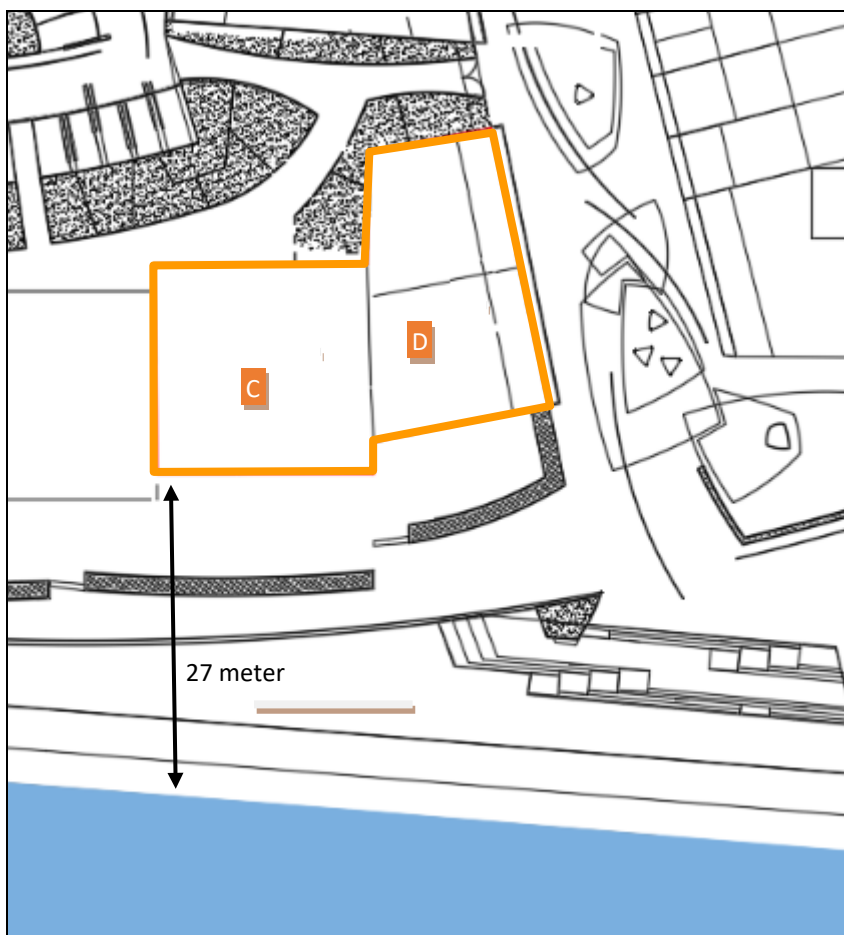
Mobiele bronnen (transportroutes)

Over de rijksweg A16 worden gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Het plangebied is gelegen langs wegvak Z56-2 (Afrit 22 Zwijndrecht – afrit 21 Dordrecht). De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour bedraagt hier 26 meter; ook is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling op ongeveer 740 meter van de A16 is gelegen, vormen deze contouren geen belemmering.

Parallel aan de rijksweg A16 is de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht gelegen. De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour bedraagt ter hoogte van het plangebied 18 meter uit het hart van de spoorbundel. Omdat de afstand tot aan de rand van het plangebied ongeveer 485 meter bedraagt, vormt deze contour geen belemmering. Ook het plasbrandaandachtsgebied (30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven) vormt geen belemmering.

Ten zuiden van het projectgebied is een vaarweg gelegen, waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het betreft hier de Oude Maas, die in het basisnet Water is aangewezen als 'binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsafstand' (zwarte vaarweg). De bijbehorende 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour komt echter niet over de oeverlijn. Het plasbrandaandachtsgebied strekt zich uit tot 25 meter landinwaarts vanaf de waterlijn. Aangezien het projectgebied op zo'n 15 meter van de Oude Maas ligt, strekt alleen het plasbrandaandachtsgebied zich over het projectgebied uit. De beoogde woningen zijn echter voorzien op minimaal 27 meter afstand van de Oude Maas (zie afbeelding 8), waardoor deze buiten het plasbrandaandachtsgebied worden gesitueerd.

Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied groepsrisico behorende bij de hierboven genoemde transportroutes. Op basis van het Besluit transportroutes externe veiligheid geldt, dat op een afstand van meer dan 200 meter geen ruimtelijke beperkingen gelden. Voor het transport over de spoorlijn en de rijksweg A16 geldt, dat het projectgebied op grotere afstand is gelegen. De realisatie van de beoogde woningen heeft dan ook geen invloed op het groepsrisico van deze bronnen. Voor het groepsrisico behorende bij het transport over de Oude Maas geldt, dat het verruimen van de bestemmings- en bouwgrenzen geen invloed hierop heeft. Immers zijn de beoogde woningen al reeds mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan "Maasboulevard". Daarbij zijn in dit bestemmingsplan geen woningaantallen vastgelegd en blijkt uit het vigerende bestemmingsplan "Maasboulevard" dat het groepsrisico ruim (<10%) onder de richtwaarde is gelegen. De voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied heeft dan ook geen meetbaar effect op het groepsrisico. Een nadere beschouwing en/of verantwoording van deze bronnen is daarom niet aan de orde.



Afbeelding 8: Minimale afstand vanaf de bebouwing tot aan de Oude Maas.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aanwezige risicobronnen niet leiden tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Desalniettemin ligt het projectgebied bij een eventuele rampsituatie binnen de invloedssfeer van de rijksweg A16, de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht en de Oude Maas. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, wordt geadviseerd een aantal maatregelen te nemen, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om toekomstige bewoners voor te bereiden op een eventuele ramp.

4.6

Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 19 juli 2006 een Beschikking Wet bodembescherming aan de gemeente Zwijndrecht afgegeven. Uit deze beschikking blijkt, dat binnen het Euryzaterrein sprake is van een ernstige verontreiniging. Deze bodemverontreinigingen worden inmiddels gesaneerd, waarbij de sanering gelijktijdig plaatsvindt met de 'bouw' werkzaamheden. De locatie wordt daarbij voorzien van een nieuwe leeflaag, waarvan het maaiveld op gelijke hoogte komt te liggen met Ringdijk. Geconcludeerd kan worden dat dit aspect de ontwikkeling niet in de weg staat.

4.7 Archeologie

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WaMZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WaMZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Het gehele projectgebied is op grond van het bestemmingsplan "Maasboulevard" gelegen binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Met deze dubbelbestemming worden eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd. Dit betekent, dat voor het uitvoeren van bodemversturende activiteiten met een omvang van meer dan 100 m² en die dieper reiken dan 0,35 meter beneden maaiveld.

Uit informatie van de gemeentelijke archeoloog blijkt, dat in (de directe omgeving van) het projectgebied hoogstwaarschijnlijk molens hebben gestaan. De funderingen van deze molens, die over het algemeen zwaar en diep zijn, zijn mogelijk nog in de bodem aanwezig. De exacte locatie is echter niet bekend. In opdracht van de gemeente Zwijndrecht is de archeoloog van de gemeente Dordrecht gevraagd archeologisch advies⁴ uit te brengen. Daarin wordt aangegeven dat archeologisch onderzoek niet aan de orde is, maar een (historisch) bureauonderzoek wel wordt aangeraden om onverwachte funderingskosten vanwege belemmeringen in de ondergrond, voor te zijn. Er is voor gekozen om hiervoor sonderingen te verrichten.

Andere historische geografische waarden zijn naar verwachting niet aanwezig. Omdat het projectgebied is gelegen in de vroegere bedding van de Oude Maas en daardoor erosie heeft plaatsgevonden, is de archeologische verwachtingswaarde laag.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt sinds 1 januari 2017 gevormd door de Wet natuurbescherming. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een dergelijk gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient

⁴ 17A55 Advies archeologie gemeente Zwijndrecht – EURYZA, april 2017.

hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur); die gebieden worden beschermd via het ruimtelijk ordeningsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Het projectgebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op circa zes kilometer afstand en betreft de Biesbosch. Het projectgebied grenst wel aan het Natuurnetwerk Nederland, aangezien de Oude Maas hiervan deel uitmaakt. Het betreft hier echter een drukke doorgaande vaarroute. Gezien deze afstanden, de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Zwijndrecht en het kleinschalige karakter van de ontwikkeling, wordt gesteld dat de beschermde natuurgebieden niet worden beïnvloed. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Daarnaast voorzagt het vigerende bestemmingsplan reeds in de realisatie van woningen op deze locatie en heeft de vergunningaanvraag alleen betrekking op een gewijzigde positionering. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

Ook het aspect 'soortbescherming' vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar die zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

- strikt beschermde soorten, volgens uit de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- alle overige beschermde soorten, waaronder die uit de Rode Lijst.

Het projectgebied ligt momenteel al enige tijd braak, waardoor nauwelijks geschikte habitat voor beschermde dier- en/of plantensoorten aanwezig is. Zo blijkt uit het bestemmingsplan "Maasboulevard" dat het gebied zeer soortenarm is, met alleen de aanwezigheid van enkele algemeen voorkomende soorten. Herinrichting van het Euryzaterrein heeft geen significante nadelige effecten op de instandhouding van deze soorten. Vooralsnog wordt gesteld, dat de Flora- en faunawet geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het plangebied. Nader onderzoek is voor nu ook niet aan de orde met het oog op de in uitvoering zijnde bodemsanering (zie onder § 4.6).

4.9 Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw.

Duurzaamheid is een speerpunt van Zwijndrecht. Hierop wordt ingezet door onder andere minder energie te gebruiken, duurzame energie op te wekken, minder afval te produceren en milieuvriendelijke materialen te gebruiken. Een duurzame leefomgeving maakt de gemeente niet alleen. Vandaar dat met het bedrijfsleven afspraken worden gemaakt over duurzaam ondernemen. Zo wordt erop toegezien dat bedrijven, zorginstellingen en scholen energiebesparende maatregelen treffen.

In zijn algemeenheid kan gezegd worden, dat de geplande woning gebouwd gaat worden conform het op dat moment geldende Bouwbesluit. Dit betekent, dat de woningen in ieder geval moeten voldoen aan de hierin opgenomen duurzaamheidseisen. Hierdoor wordt minder CO₂ uitgestoten. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen en wordt gebruik gemaakt van zonnepanelen. Het is verder aan de eindgebruiker van de gebouwen om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen en het gebruik van ledverlichting.

De ontwikkeling zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. De beoogde woning draagt bij aan een opwaardering van de locatie wat een positief effect zal hebben op de directe omgeving.

4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage III EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk maken. De daartoe opgestelde aanmeldnotitie is opgenomen als bijlage⁵.

⁵ Aanmeldnotitie MER- Euryza West, December 2017.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling betrekking heeft op een aangewezen bouwplan en de gemeente graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, wordt tussen de gemeente en initiatiefnemer een overeenkomst gesloten. De gemeente vervult daarmee enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Vooroverleg*

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden gelijktijdig met de terinzagelegging van de stukken in het kader van de zienswijzen (zie § 5.3) toegezonden aan de voor de gemeente Zwijndrecht vaste overlegpartners. Daarbij is van het waterschap Hollandse Delta aangegeven in te kunnen stemmen met het voornemen. Van de provincie is geen formele reactie ontvangen, waarmee eveneens wordt aangenomen dat haar belangen niet worden geschaad. De reactie van Rijkswaterstaat was meer elementair van aard, waardoor deze is aangemerkt als zienswijze.

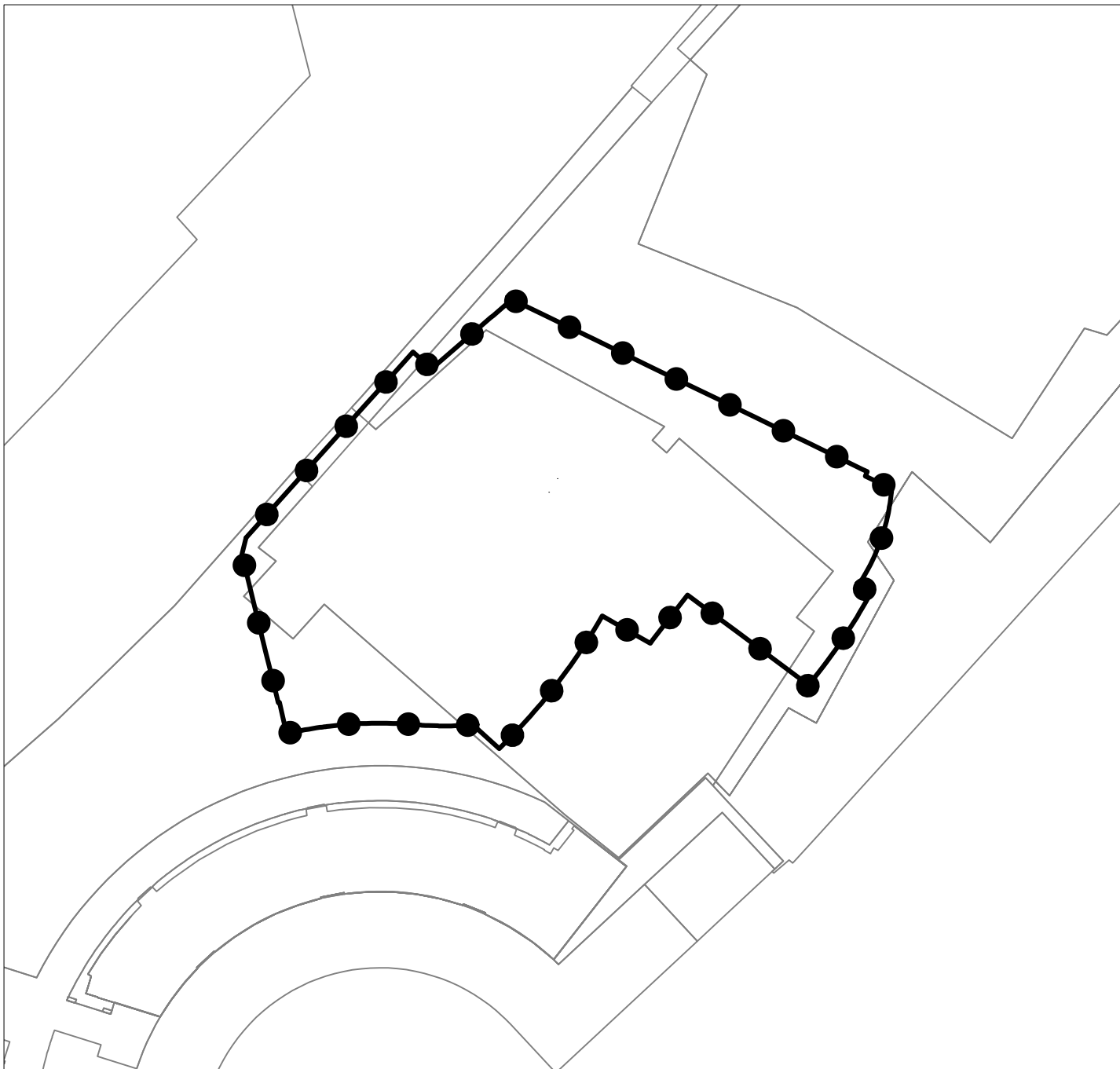
5.3 *Zienswijzen*

De ontwerp-omgevingsvergunning 'Euryza-West' met bijbehorende stukken heeft van 12 april 2018 tot en met 23 mei 2018 (6 weken) ter inzage gelegen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. Het betreft de zienswijze van Rijkswaterstaat, zoals aangegeven in voorgaande paragraaf. De samenvatting van deze zienswijze, alsook de beantwoording daarvan, is opgenomen in de Notitie zienswijzen die deel uitmaakt van de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

6. CONCLUSIE

Realisatie van de beoogde ontwikkeling vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Wel dient ontheffing verleend te worden op grond van de Wet geluidhinder. Omdat met de realisatie van een collectieve geluidluwe buitenruimte wordt voldaan aan de voorwaarden, kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe dit document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om de beschreven blokken C,D, L en M binnen het projectgebied op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, waaronder parkeerplaatsen en bergingen. Omdat sprake is van een gefaseerde aanvraag, kan pas gestart worden met de uitvoering nadat ook de bouwaanvraag is ingediend en voorzien van een vergunning.



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:

Euryza-West, Zwijndrecht

gemeente:

Zwijndrecht

betreft:

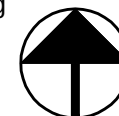
**Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwing omgevingsvergunning**

opdrachtgever:

AM bv

datum : 14 juni 2018

schaal: 1 : 1.000



Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: info@bodg.nl
tel: 06-48384580