

Bestemmingsplan Hoofdweg-Noord 27 Nieuwerkerk aan den IJssel

Gemeente Zuidplas



NL.IMRO.1892.BpHoofdwn27Nwk-Va01

Vastgesteld: 29 augustus 2017.

Inhoudsopgave

1. AANLEIDING	4
2. HUIDIGE SITUATIE	4
3. PLANBESCHRIJVING	7
4. VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	9
5. BELEIDSKADER	10
5.1 Rijksbeleid	10
5.2 Provinciaal beleid	11
5.3 Gemeentelijk beleid	15
6. MILIEUTOETS	19
6.1 Bodem	19
6.2 Luchtkwaliteit	20
6.3 Geluidhinder	21
6.4 Watertoets	23
6.5 Externe Veiligheid	24
6.6 Bedrijven en milieuzonering	27
6.7 Flora en fauna	29
6.8 Archeologie	31
6.9 Milieueffectrapportage	32
7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	34
7.1 Inleidende regels	34
7.2 Bestemmingsregels	34
7.3 Algemene regels	35
7.4 Overgangs- en slotregels	35
8. PROCEDURE	36
9. UITVOERBAARHEID	36

Bijlage 1 – Advies Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard – watertoets

1. AANLEIDING

Twigt Trucks BV is al meer dan dertig jaar gevestigd aan de Hoofdweg-Noord 27 en 27a. Het bedrijf richt zich op het in- en verkopen van gebruikte bedrijfswagens. Het bedrijf is in de loop der jaren gegroeid tot de onderneming die het nu is: een groot handelsbedrijf met een internationale klantenkring en een universeel garagebedrijf met circa twaalf medewerkers. Hierdoor is behoefte ontstaan aan meer ruimte om het bedrijf goed te kunnen exploiteren: bedrijfshallen, kantoorruimte en opstelruimte voor bedrijfsauto's.

Het plan is gedeeltelijk in strijd met het vigerende bestemmingplan Groene Zoom (2013), omdat de geplande uitbreiding van het bedrijf gepland is op de gronden die achter het bedrijf liggen en een agrarische bestemming hebben. Op agrarische gronden mogen geen bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Derhalve is een gedeeltelijke bestemmingsplanherziening noodzakelijk.

2. HUIDIGE SITUATIE

De locatie bevindt zich aan de Hoofdweg-Noord 27 en 27a te Nieuwerkerk aan den IJssel. Het perceel is gelegen buiten de bebouwingscontour van de kern Nieuwerkerk aan den IJssel van de gemeente Zuidplas en vormt onderdeel van de bestaande (overwegend reeds lang bestaande) lintbebouwing aan de Hoofdweg. Direct ten oosten van de locatie ligt bouwmarkt Hornbach. Aan de noordkant wordt de locatie begrensd door rijksweg A20, aan de zuidkant door de Hoofdweg en aan de westkant door weiland. Grenzend aan de percelen 7286 en 7287 is het bestaande bedrijfscomplex "De Groote Vinck" aanwezig.



Luchtfoto met markering situering locatie

Het bedrijf strekt zich uit over de percelen 7451, 7452, 6556, 6554, 6552, 7287, 7286, alsmede het achterste deel van perceel 7311 (zie afbeelding op de volgende pagina). In totaal beslaat dit een gebied van circa 2,6 hectare. Hiervan is circa 1,3 hectare reeds in gebruik als bedrijfsterrein: diverse bedrijfsloodsen, alsmede kantoorruimte en buitenopslag ten behoeve van de verkoop van bedrijfsauto's.

In de loop der jaren zijn er enkele vernieuwingen en uitbreidingen doorgevoerd als gevolg van schaalvergroting en milieueisen, zoals de bouw van een loods en de verbouw van de op het voorterrein gelegen dienstwoning. In overleg met de toenmalige gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel is in de jaren 1998/1999 toestemming verleend om vrachtauto's te stallen direct achter de bestaande loodsen op perceelnummer 7451.



Kadastrale situatie



Situering aan de Hoofdweg-Noord.

Langs de Maatveldseweg is door de gemeente een fietspad aangelegd. Dit pad sluit aan op kavel 5864 richting de Hoofdweg en loopt verder zuidwaarts. De percelen 6552, 6554 en 6556 zijn destijds door de gemeente van Twigt Trucks BV gekocht teneinde het fietspad mogelijk te maken.

De Hoofdweg zelf heeft het karakter van een laan, echter wel een laan met een sterke verkeersfunctie (veel asfalt, ventwegen). De bedrijfsbebouwing staat op enige afstand van de Hoofdweg. In de huidige situatie zijn opleggers met auto's vanwege ruimtegebrek op het bedrijfsterrein gedwongen de smalle Hoofdweg-Noord te gebruiken om te laden en te lossen. Dit levert soms gevaarlijke situaties op voor passerende (brom-)fietsers.



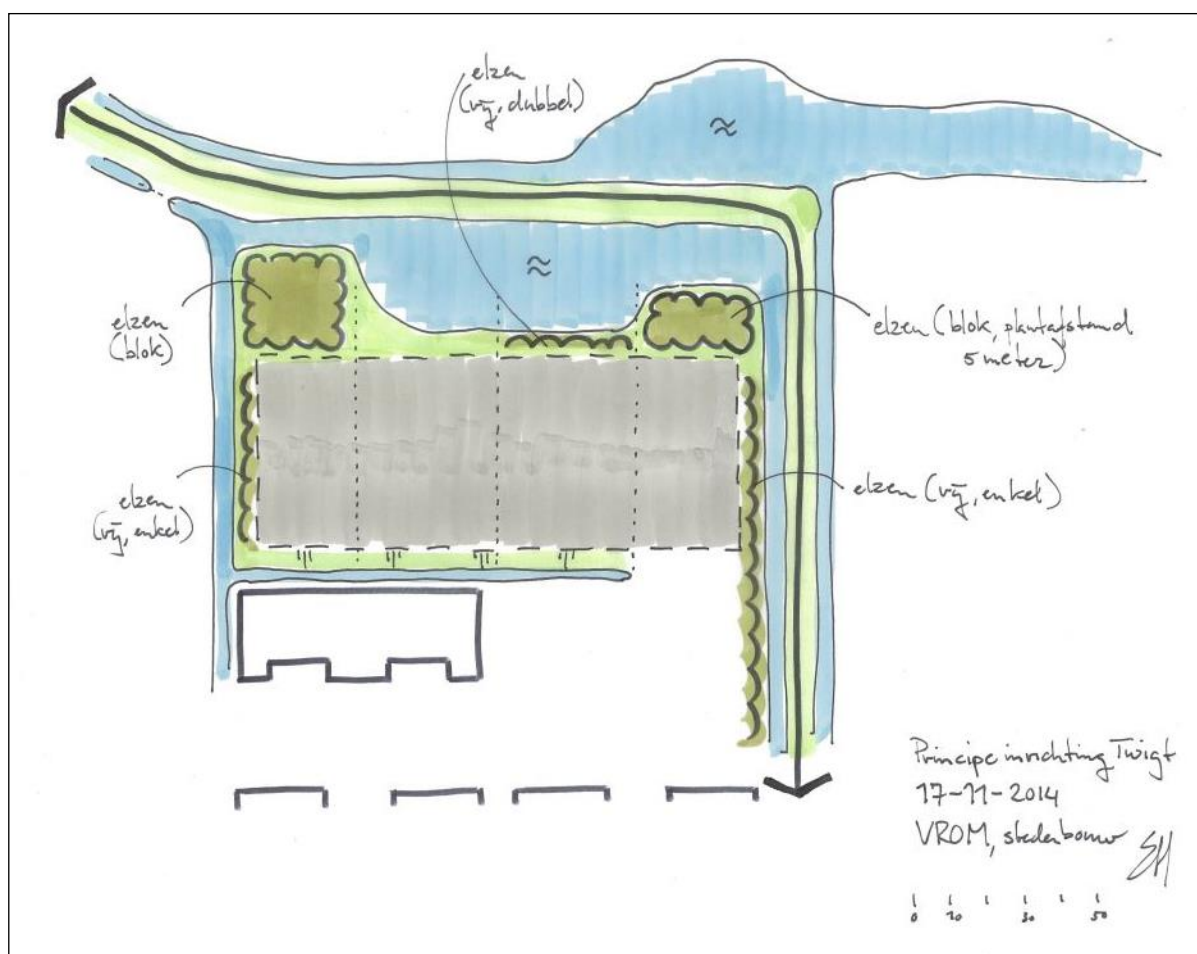
3. PLANBESCHRIJVING

Het plan van Twigt Trucks BV voorziet in de realisatie van twee nieuwe bedrijfsloodsen en het verharden van het achterterrein ten behoeve van het stallen, repareren en verkopen van bedrijfsauto's. Een deel van de bestaande sloten zal daartoe gedempt worden. Vervangend water zal worden gerealiseerd aan de noordzijde van de percelen, alsmede aan de westzijde en - als afscheiding - aan de achterkant van de bestaande bedrijfsgebouwen Groote Vinck. Op het achterste deel van het terrein wordt een groen/blauwe buffer over de gehele breedte van de percelen gerealiseerd.

De bedrijfsuitbreiding zal – binnen de planperiode van het bestemmingsplan - gefaseerd plaatsvinden, afhankelijk van de behoefte van het bedrijf. In totaal wordt het volgende mogelijk gemaakt:

- 100% verharding van het terrein op de vier noordelijke perceeldelen (ca. 7.500 m²);
- het toevoegen van twee bouwvlakken (bestemd voor een nieuwe bedrijfsloods van 660 m² en een loods van 200 m²). De maatvoering van de gebouwen is conform de stedenbouwkundige eisen van de gemeente;
- een grote waterbuffer en groenstrook op het noordelijk deel van de vier kavels.

In overleg met de provincie Zuid-Holland en de initiatiefnemer is een nadere invulling gegeven van de kop van de vier kavels, waarmee een kwalitatief hoogwaardige inpassing van de bedrijfsuitbreiding wordt gecreëerd. Dat heeft geresulteerd in onderstaande schets. Hierbij is het doel om zo min mogelijk zicht op het terrein van Twigt Trucks BV te hebben vanaf het fietspad en zo veel mogelijk het oorspronkelijke ritme van de slagen terug te laten komen.



Inrichtingsschets noordelijk deel terrein Twigt Trucks BV

Verkeerssituatie

De verkeersgeneratie van de uitbreiding is bepaald aan de hand van CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor de berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De stedelijkheidsgraad is matig stedelijk (bron: CBS, omgevingsadressendichtheid gemeente Zuidplas);
- Het type gebied is 'rest bebouwde kom';
- Als type ontwikkeling is 'bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief' aangehouden (vergelijkbaar met een werkplaats). Dit houdt in dat er veel reparatie- en onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden en er sprake is van een beperkt aantal bezoekers. De verkeersgeneratie wordt weergegeven in het aantal motorvoertuigen per weekdag.

De totale omvang van het plan is het verharderen van het achterterrein (ca. 7.500 m²) en het plaatsen van twee loodsen (660 m² en 200 m²). Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de worstcasesituatie dat 1.000 m² is bestemd voor werkplaatsdoeleinden. Aangenomen is dat circa 20% van het totale verkeer uit vrachtverkeer bestaat. Onderstaande tabel geeft de kentallen van de verkeersgeneratie op basis van deze gegevens weer.

Tabel 1 CROW norm

Type ontwikkeling	Kentallen verkeersgeneratie per 100 m ² bvo (mvt/weekdag)		
	Minimaal	Maximaal	Gemiddeld
Arbeidsintensief/bezoekersextensief	9,1	10,9	10,0

Op basis van de gehanteerde kentallen leidt de uitbreiding in de dagperiode tot maximaal 109 extra motorvoertuigbewegingen (zie onderstaande tabel). Ten opzichte van de huidige situatie is dit een zeer grote toename van het verkeer. Deze verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding kan dan ook als een worstcasesituatie worden beschouwd. Het extra verkeer dat door voorliggend bestemmingsplan zal ontstaan, kan echter in het heersende beeld van de Hoofdweg worden opgenomen. Op de Hoofdweg rijden gemiddeld bijna 16.000 motorvoertuigen per etmaal, 109 extra motorvoertuigen hebben in verhouding hiertoe weinig invloed (toename van circa 0,7 procent).

Tabel 2 Verkeersaantrekkende werking uitbreiding

Plan	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal) Dagperiode (07:00-19:00 uur)
Totaal aantal motorvoertuigbewegingen	109
Waarvan personenwagens	87
Waarvan vrachtwagens	22

4. VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het perceel Hoofdweg-Noord 27 en 27a geldt het bestemmingsplan Groene Zoom, dat op 16 oktober 2013 onherroepelijk is geworden. Op de achterste percelen, waar de bedrijfsuitbreiding gepland is, ligt een agrarische bestemming en op de voorste percelen een bedrijfsbestemming met enkele bouwvlakken. Op deze voorste percelen mogen bedrijfsactiviteiten van maximaal milieucategorie 3.2 plaatsvinden. In een eerdere fase is door de gemeente vrijstelling verleend voor de realisatie van een loods.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Groene Zoom (2013)

5. BELEIDSKADER

5.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 22 november 2011 heeft de Tweede Kamer de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met bijbehorende stukken aangenomen. De Minister van Infrastructuur en Ruimte heeft op 13 maart 2012 het vaststellingsbesluit zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ondertekend. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke orderingsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen met betrekking tot (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Zo wordt bijvoorbeeld de integrale afweging met betrekking tot de gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder niet langer opgenomen in de realisatieparagraaf SVIR. Het hieraan gerelateerde Programma Randstad Urgent en Nota Ruimte Budget komt eveneens te vervallen. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk. Het doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder is als een procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (afgekort: Barro) bevat een beperkt aantal beslissingen van wezenlijk belang (13 nationale belangen) uit de nieuwe Structuurvisie. Deze algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de hierbij behorende ministeriële regeling zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij onder andere om rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen en ecologische hoofdstructuur (EHS). Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Conclusie

Het planinitiatief raakt geen rijksbelangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dit plan wordt derhalve als passend beschouwd binnen het rijksbeleid.

5.2 Provinciaal beleid

5.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM)

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de Visie ruimte en mobiliteit en de bijbehorende uitvoeringsdocumenten vastgesteld. Dit beleidskader geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Uitgangspunt vormt steeds de maatschappelijke vraag. Ook rekent de provincie op de daadkracht van maatschappelijke partners, met wie zij intensievere samenwerking zoekt.

De Visie ruimte en mobiliteit bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is: ruimte bieden aan ontwikkelingen, aansluiten bij de maatschappelijke vraag, allianties aangaan met maatschappelijke partners. De VRM stelt de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit centraal.

Ruimtelijke kwaliteit is een kernbegrip in de VRM. Het draait daarbij om de bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde van landschapstypen. De Zuid-Hollandse landschapstypen worden bepaald door respectievelijk veenweiden, rivieren en de kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van het Zuid-Hollandse landschap bewaren, maar tegelijkertijd ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen - ook in het buitengebied.

De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt.

Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden - vormt het vertrekpunt voor de Visie ruimte en mobiliteit.

5.2.2 Verordening Ruimte 2014 - Ladder voor duurzame verstedelijking

De in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen ladder voor duurzame verstedelijking is tevens opgenomen in de Verordening Ruimte van 9 juli 2014 (artikel 2.1.1 van de Verordening). Op grond van dit artikel dient een bestemmingsplan waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt te voldoen aan de volgende eisen:

- a) de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b) in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c) indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 - i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
 - iii. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

In lid 2 wordt onder “bestaand stads- en dorpsgebied” als bedoeld in het eerste lid, onder b, verstaan: *bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.*

In lid 3 is bepaald dat Gedeputeerde Staten bij de aanvaarding van een regionale visie kunnen aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie als motivering of gedeeltelijke motivering dat de stedelijke ontwikkeling voldoet aan het eerste lid.

Toetsing aan Ladder voor duurzame verstedelijking

Ad a) de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd.
Dit bestemmingsplan maakt uitbreiding van een ter plaatse reeds lang gevestigd bedrijf mogelijk. De uitbreiding van het bedrijf is een reeds lang bestaande wens van de eigenaar van Twigt Trucks BV. In het in 2013 onherroepelijk geworden bestemmingsplan "Groene Zoom" zijn geen mogelijkheden opgenomen om de gewenste uitbreiding mogelijk te maken. Het daaraan voorgaande bestemmingsplan is vastgesteld in 1986. Sindsdien 1986 heeft het bedrijf geen juridisch-planologische mogelijkheden gehad om ter plaatse uit te breiden. De voorgestane bedrijfsuitbreiding die in dit plan mogelijk wordt gemaakt, namelijk verharding van het achterterrein van 7.500 m² en de toevoeging van twee loodsen (660m² en 200m²), is echter noodzakelijk voor een efficiënte bedrijfsvoering. In de huidige situatie is het niet/nauwelijks mogelijk om op het eigen terrein te laden en lossen, hetgeen gevaarlijke situaties kan opleveren op de locatie waar dit nu plaatsvindt: direct aan de Hoofdweg. Het algemeen belang is ermee gediend dat deze werkzaamheden op het eigen terrein plaats kunnen vinden. Het bedrijf blijft gevestigd op de huidige locatie en het terrein waarop de uitbreiding zal plaatsvinden is eigen grond van Twigt Trucks BV. Voor regionale afstemming, zie ad b.

Ad b) in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Twigt Trucks BV is een regiogebonden bedrijf dat buiten het BSD is gelegen. Een eventuele verplaatsing naar het BSD is alleen denkbaar in de directe omgeving. Bedrijventerrein Hooge Veenen ligt in de directe nabijheid van het huidige bedrijf van Twigt Trucks BV. Echter, op dit bedrijventerrein is geen ruimte aanwezig om het bedrijf van Twigt Trucks BV met een terreinoppervlakte van circa 26.000 m² te accommoderen. Bovendien worden op Hooge Veenen vrijwel uitsluitend bedrijfsunits te koop aangeboden, welke nauwelijks van toepassing zijn voor het bedrijf Twigt Trucks BV. Realisatie van de uitbreiding binnen het BSD zou versnippering van de bedrijfsvoering over twee of meer locaties impliceren, hetgeen geen efficiënte bedrijfsvoering oplevert en daarmee geen haalbare optie is. Deze situatie geldt ook voor andere bedrijventerreinen in de directe omgeving. Derhalve is ervoor gekozen om voor de uitbreiding grond beschikbaar te maken die direct aansluit op de huidige locatie van het bedrijf en reeds in het bezit is van Twigt Trucks BV.

Ad c) Indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen Bestaand Stads- en Dorpsgebied (BSD) past, wordt gebruik gemaakt van locaties die passend zijn ontsloten.

Vanwege bedrijfslogistieke redenen wordt de uitbreiding aansluitend aan het bestaande bedrijf mogelijk gemaakt door middel van dit bestemmingsplan en wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluiting. Het bedrijf is direct ontsloten aan de Hoofdweg en is gelegen in de directe nabijheid van de rijksweg A20. De in verhouding gering toenemende generatie van verkeer die de uitbreiding met zich meebrengt, heeft aanvaardbare gevolgen voor de verkeersdruk op de Hoofdweg.

ci (passende ontsluiting)

De locatie is ontsloten via de bestaande ontsluiting van het bedrijf Twigt Trucks BV op de Hoofdweg. Deze verbinding heeft een directe relatie met de nabijgelegen snelweg A20. In opdracht van Twigt Trucks BV heeft Royal Haskoning DHV ten behoeve van het bestemmingsplan berekeningen uitgevoerd (geluid, verkeer, luchtkwaliteit). Op de Hoofdweg rijden gemiddeld 15.740 motorvoertuigen per etmaal. Gesteld kan worden dat het extra verkeer vanwege de uitbreiding, gezien de aantallen (<1%) van het totale verkeer) in het heersende verkeersbeeld van de Hoofdweg is opgenomen. De geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking bedraagt ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het plangebied is tevens bereikbaar voor langzaam verkeer.

cii (Kwaliteitskaart Visie Ruimte en Mobiliteit)

In de beschrijving van de ruimtelijke kwaliteit (Verordening Ruimte - artikel 2.2.1) is bepaald dat:

- de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- als de ruimtelijke ontwikkeling niet past binnen het gebied (transformatie), dit uitsluitend wordt toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp alsmede het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen (zoals

De voorgestane bedrijfsuitbreiding bestaat voornamelijk uit het verharden van bestaand agrarisch gebied/grasland. De uitbreiding past binnen het grotendeels verstedelijkte deel van de Hoofdweg (Noord), derhalve betreft het aanpassing van het gebied. Uit een recente luchtfoto van dit deel van de Hoofdweg-Noord blijkt, dat er sprake is van een verstedelijkte omgeving. Direct ten oosten van het bedrijf van Twigt Trucks is sinds enkele jaren een vestiging van Hornbach aanwezig met een oppervlakte van 20.000 m² en ruim 600 parkeerplaatsen. Aan de noordzijde van het plangebied ligt rijksweg A20 met een tankstation en direct ten zuiden van de geplande uitbreiding is het bestaande bedrijfsterrein Groote Vinck gevestigd. De ontwikkeling past bij het karakter van de omgeving, er is slechts een partiële bestemmingsplanherziening benodigd.



De *kwaliteitskaart* is voor de provincie een belangrijk instrument om ruimtelijke ontwikkelingen zodanig te sturen dat ze een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Er worden vier lagen onderscheiden, die in de volgende alinea's worden toegelicht.

Zuid-Holland kent een aantal droogmakerijen waar (in de toekomst) verzilting optreedt en het waterbeheer steeds lastiger wordt. Zorgvuldige omgang met het watervraagstuk is van groot belang. De belangrijkste richtpunten hiervoor zijn:

- In het voorliggende plan is hiermee rekening gehouden. Er wordt ruim voldoende water gecompenseerd. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard heeft in dit kader met het plan ingestemd.

Bij deze laag zijn de droogmakerijen (veen) van toepassing. De richtpunten voor deze laag zijn:

- 13

Het bewaren van het verkavelingspatroon is in het plan van Twigt Trucks BV niet geheel mogelijk. Hierdoor zou een niet-efficiënte verharding ontstaan. In overleg met de gemeente is gekozen voor een groen/blauwe inpassing van de verharding. De toekomstig te realiseren bedrijfsgebouwen passen binnen de rooilijnen van de bestaande, omringende bebouwing en tasten de openheid niet aan.

3. Laag van de stedelijke occupatie

Bedrijventerreinen liggen veel aan de toegangswegen van dorpen en steden. Een goede aansluiting op het wegnnet is essentieel. De belangrijkste richtpunten voor deze laag zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van het dorp;
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

Het voorliggende plan is passend bij de kenmerking van het dorp Nieuwerkerk aan den IJssel: de bedrijfsuitbreiding is gelegen in de 2^e rooilijn, direct gepositioneerd langs de rijksweg A20. Door het realiseren van groen en (extra) water aan de noordzijde wordt de langzaam-verkeersverbinding (fiets- en wandelpad) langs het bedrijfsterrein verfraaid.

4. Laag van de beleving

Twee belangrijke richtpunten in de laag van de beleving zijn dat:

- er geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden in de bufferzone;
- nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde en de contractkwaliteit met het stedelijk gebied.

De percelen van het bedrijf zijn gelegen binnen beschermingscategorie 2 “recreatiegebied”, waarbij het thema ruimtelijke kwaliteit behoort. Door het introduceren van groen en water rondom de bedrijfsperven verbetert de ruimtelijke kwaliteit en wordt de belevingswaarde van het fiets-/wandelpad ter plaatse vergroot. In overleg met provinciale vertegenwoordigers¹ en de initiatiefnemer is onderzocht op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit van de bedrijfsuitbreiding het beste kan worden gewaarborgd. Hierbij gaat het voornamelijk om het behouden van doorzichten, het zorgvuldig vormgeven van de stads-/dorpsrand en het aanbrengen van beplanting langs het bestaande fiets- en wandelpad. Dit heeft geresulteerd in:

- het fors vergroten van de watergang aan de noordzijde van het perceel. De bestaande sloot van circa 13 meter breed wordt plaatselijk ongeveer verdrievoudigd – zie de inrichtingsschets op pagina 7;
- het planten van twee groene enclaves met elzen aan de noordwest- en noordoostzijde;
- het planten van een enkele rij elzen aan de westzijde en oostzijde.

ciii (Programma ruimte)

Opname in het Programma ruimte is niet van toepassing, aangezien de uitbreiding onder de grens van drie hectare blijft.

Conclusie

Uit het vorenstaande blijkt dat het plan in overeenstemming is met artikel 2.1.1 lid 1 van de Verordening ruimte (Ladder) en dat het plan niet binnen een natuur- of EHS-gebied is gelegen zoals bedoeld in artikel 2.3.4 lid 1 en kaart 8 Verordening ruimte 2014.

5.2.3 Programma ruimte

Het Programma ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het Programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Conclusie

¹ d.d. 16 september 2014

Het voorliggende bestemmingsplan is bevat een ontwikkeling die kleiner is dan drie hectare en wordt derhalve als passend beschouwd binnen het Programma ruimte.

5.2.4 Programma mobiliteit

In het Programma mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het Programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt een verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan wordt als passend beschouwd binnen het Programma mobiliteit.

5.2.5 Provinciaal milieubelang

De provincie Zuid-Holland heeft in de Provinciale Structuurvisie en in de Provinciale Milieuverordening vier provinciale milieubelangen benoemd. Onderstaand wordt de relevantie per provinciaal milieubelang beschreven:

- *Bescherming van stiltegebieden*
De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in (de nabijheid van) een stiltegebied.
- *Windenergie stimuleren*
De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in (de nabijheid van) een plaatsingsgebied voor windmolens conform de Provinciale Verordening Ruimte
- *Beschermen bedrijventerreinen voor Hogere Milieu Categorie-bedrijven*
De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in (de nabijheid van) een HMC-bedrijventerrein. Afname van HMC-locaties is daarom niet aan de orde.
- *Beschermen van grote groepen mensen*
De voorgenomen ontwikkeling is gelegen in het invloedsgebied Groepsrisico van een EV-relevante risicobron. Er hoeft, omdat er geen bebouwing ter plaatse mogelijk wordt gemaakt, geen nadere beschouwing naar het groepsrisico plaats te vinden

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling wordt als passend beschouwd in relatie tot de provinciale milieubelangen.

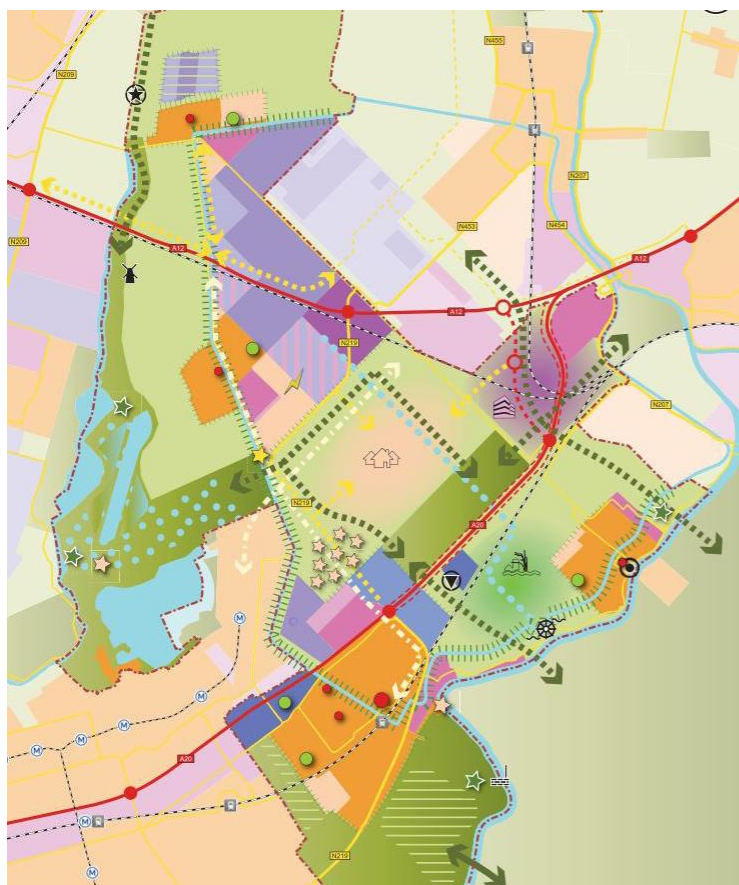
5.3 Gemeentelijk beleid

5.3.1 Structuurvisie gemeente Zuidplas 2030 – Ruimte voor dorps wonen in de Randstad

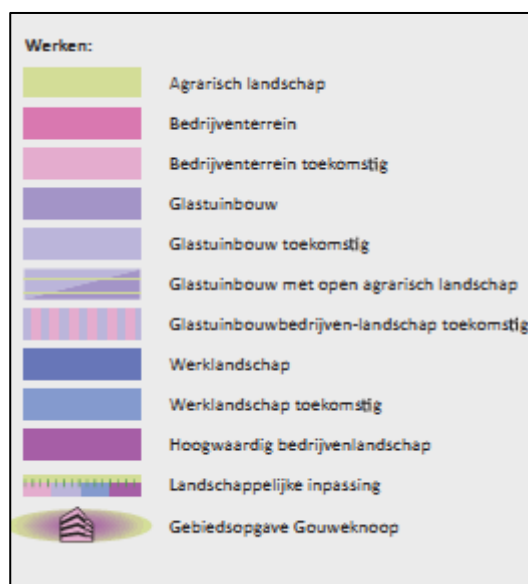
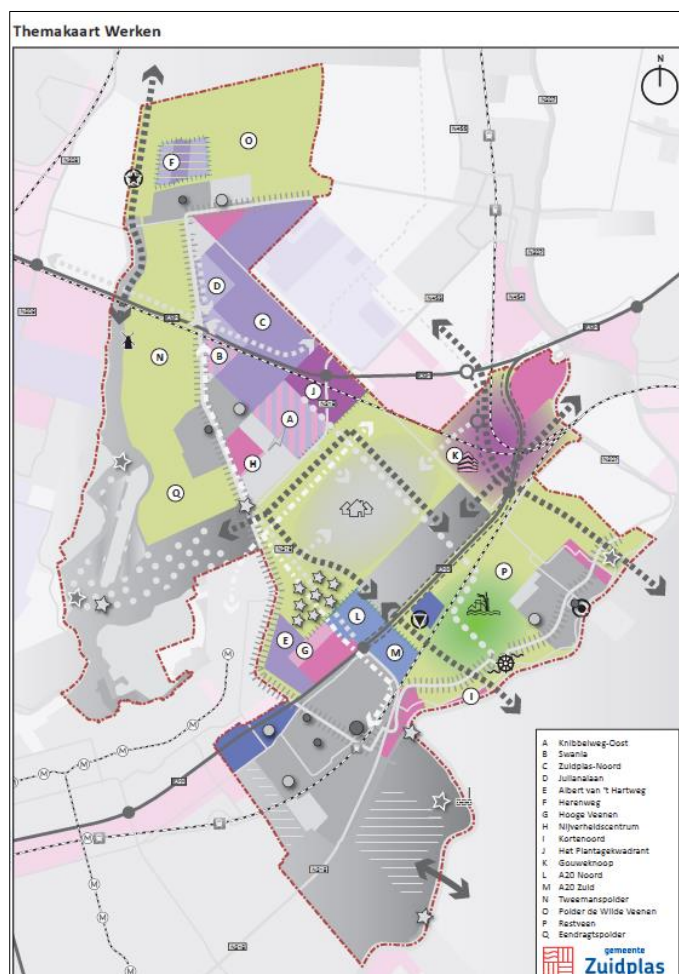
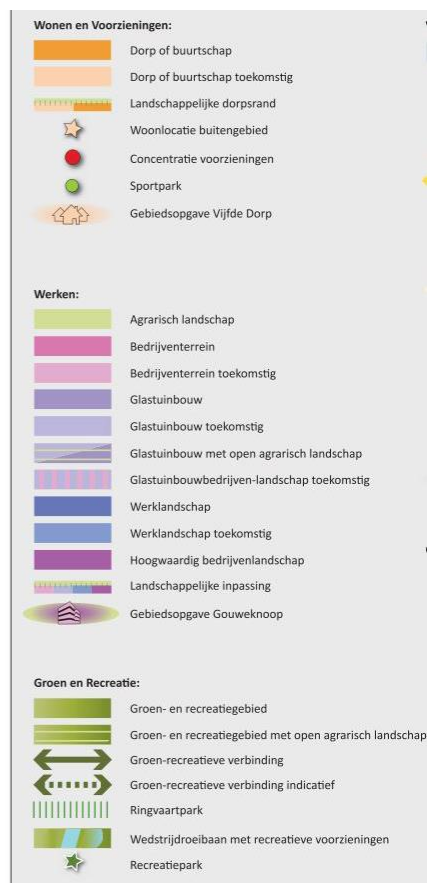
De gemeenteraad van Zuidplas heeft op 27 november 2012 de Structuurvisie Zuidplas 2030 vastgesteld. In de visie is een aantal uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling aangegeven:

- Bouwen aan de Zuidplas vanuit de dorpse identiteit;
- Verstandig omgaan met onzekerheid in ruimtelijke opgaven;
- Benut sterkten en kansen bij ruimtelijke opgaven;
- Positie Zuidplas in omgeving.

Vervolgens is een uitwerking per thema gemaakt. In dit verband is het thema werken van belang, omdat de onderhavige locatie gelegen is in een gebied dat als werklandschap wordt getypeerd (zie de kaart op de volgende pagina). Daar waar het gaat om de invulling van het werklandschap, wordt het initiatief bij de markt gelegd maar stelt de gemeente Zuidplas de kaders. De gemeente stelt in de structuurvisie Zuidplas 2030 dat ze meewerkt aan maatwerkoplossingen voor bestaande en nieuwe bedrijven in onze gemeente. De uitbreidingsplannen van Twigt Trucks BV (gelegen tussen de Hoofdweg en de rijksweg A20) passen binnen de kaders van het werklandschap, dat organisch ontwikkelt op basis van marktvraag.



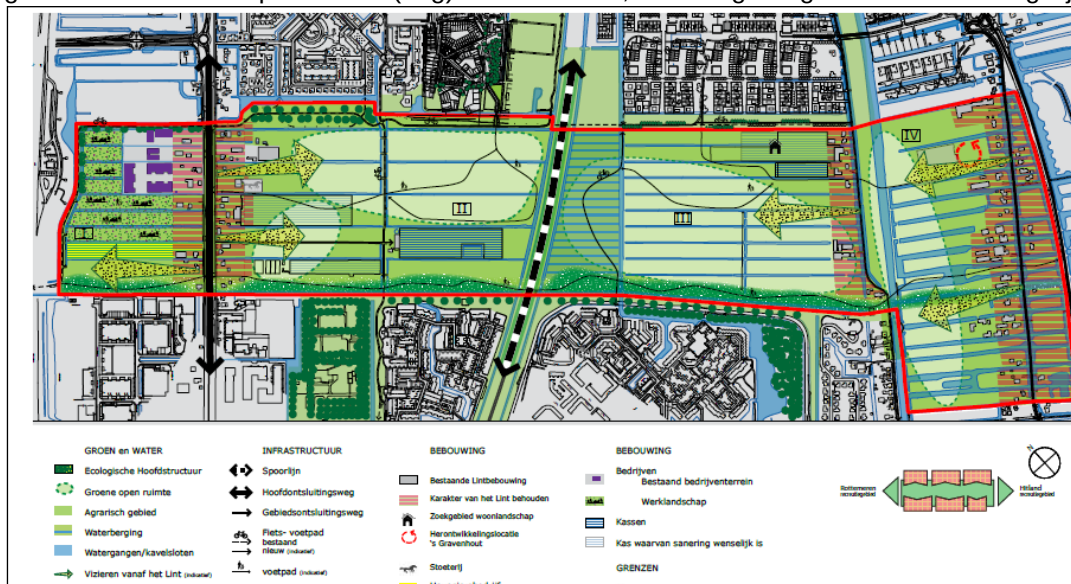
Structuurvisie Zuidplas 2030



Structuurvisie Zuidplas 2030 - Themakaart Werken

5.3.2 Structuurvisie Groene Zoom

De gemeenteraad van Zuidplas heeft op 1 juni 2011 de Structuurvisie Groene Zoom vastgesteld. De Structuurvisie ontleent haar status aan artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en geldt voor het gebied de Groene Zoom, waarbinnen het plangebied gelegen is. De centrale opgave voor het gebied ligt in het behoud en de versterking van de kenmerkende dragers van de identiteit van het gebied. De bestaande ruimtelijke structuren, de openheid, het groene, landschappelijke karakter en de kwaliteit van lintbebouwing en langgerekte kavels vormen krachtige kenmerken die dienen te worden behouden. De gebieden waarin de open ruimte (nog) wordt beleefd, worden geborgd en zover als mogelijk opgerekt.



Integraal kaartbeeld Structuurvisie Groene Zoom



Detailkaart kamer 1 Structuurvisie Groene Zoom

De ontwikkellocatie aan de Hoofdweg-Noord 27 is gelegen in 'kamer 1' van de Groene Zoom. Voor dit deel van de Groene Zoom gelden de navolgende opgaven:

- in deze zone is er ruimte voor een (groen) werklandschap: een gebied waar sprake is van menging van werkfuncties met andere functies, zoals wonen, natuur en recreatie;
- dit wordt vertaald in een verspreid uitgiftepercentage van 40 à 50 ten behoeve van kleinschalige bedrijfsactiviteiten met parkeren en opslag op eigen terrein;
- het overige deel wordt hoofdzakelijk ingericht met water en groen/natuur (tussen de verschillende bedrijfsperven;
- uitgangspunt is een duurzame samenhangende en hoogwaardige inrichting die bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied;
- De bestaande groenblauwe structuur vormt het kader. Hierdoor kunnen er beperkt 'rode' ontwikkelingen plaatsvinden in de vorm van een werklandschap.

De entree van het bedrijf van Twigt Trucks BV is gericht naar de Hoofdweg. De openheid van dit gebied is gegarandeerd door de afwezigheid van bebouwing direct aan de wegzijde. Direct ten oosten van het perceel van Twigt Trucks BV ligt het noord-zuid georiënteerde fietspad (Weidezoompad). Dit fietspad zorgt voor een ontsluiting voor langzaam verkeer naar Rotterdam en sluit in het zuiden aan op het recreatiegebied Hitland. Vanuit het lint lopen de zichtlijnen naar het achtergebied. De uitbreiding van het bedrijf heeft geen invloed op deze zichtlijnen, omdat de bestaande bebouwing het achterliggende gebied reeds aan het zicht onttrekt. De toevoeging van twee loodsen en het verharderen van het achterterrein leveren geen vermindering van de ruimtelijke kwaliteit op. Omdat het achterterrein geheel omzoomd wordt met groen en water is er zelfs sprake van een plaatselijke verhoging van de ruimtelijke kwaliteit, waarbij is gepoogd zo veel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande ruimtelijke structuren. De uitstraling van het bedrijfspervceel verbetert hierdoor en verhoogt de groenbeleving in de Groene Zoom. De uitbreiding van het bedrijf op het achterterrein maakt het mogelijk om parkeren, opslag en het laden en lossen op het eigen terrein te laten plaatsvinden, hetgeen nu deels aan de Hoofdweg plaatsvindt.

6. MILIEUTOETS

6.1 Bodem

De *Wet bodembescherming* (Wbb), het *Besluit bodemkwaliteit* en de *Woningwet* stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft (Wbb):

- *Niet saneren*
Indien de verontreiniging voor het beoogde doel niet hoeft te worden gesaneerd kan het ruimtelijke plan voor wat betreft deze verontreiniging zonder meer doorgang vinden.
- *Saneren*
Indien de verontreiniging moet worden gesaneerd dient een saneringsplan te worden opgesteld en ingediend bij de provincie Zuid-Holland. In sommige gevallen kan worden volstaan met het indienen van een BUS-melding bij de provincie. Na goedkeuring door de provincie kan de sanering doorgang vinden. Na afloop dient de sanering te worden geëvalueerd en ook dit verslag dient ter goedkeuring aan de provincie te worden voorgelegd. Tijdens de saneringsprocedure kan de ruimtelijke procedure worden voortgezet. Echter, een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen kan pas inwerking treden nadat is vastgesteld dat er geen sprake is van een ernstige en spoedeisende sanering (artikel 6.2. c. Wabo).

Bij de realisatie van ruimtelijke plannen is vaak grondverzet noodzakelijk. Dit grondverzet is middels het Besluit bodemkwaliteit aan regels gebonden. De gemeente Zuidplas beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart en bijbehorend grondstromenbeleid. Uitgangspunt is dat grondverzet niet mag leiden tot verslechtering van de bodemkwaliteit ter plaatse. Alle grondverzet dient te worden gemeld bij de Omgevingsdienst Midden-Holland.

Verkennd bodemonderzoek

Ten behoeve van de planontwikkeling is een verkennd bodemonderzoek uitgevoerd¹. In dit rapport worden de navolgende conclusies getrokken:

- Met dit bodemonderzoek is de milieuhygiënische situatie van de bodem in voldoende mate vastgelegd;
- Plaatselijk zijn in de grond in diverse gradaties bijmengingen met puin waargenomen;
- Visueel zijn op het maaiveld en in de opgeboorde grond geen asbestverdachte materialen waargenomen;
- In de puinhoudende bovengrond zijn ten hoogste lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK aangetoond;
- In de zintuiglijk schone boven- en ondergrond zijn eveneens ten hoogste lichte verontreinigingen met zware metalen aangetoond;
- In het grondwater zijn ten hoogste lichte verontreinigingen met barium en naftaleen aangetoond;
- De aangetoonde lichte verontreinigingen geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader bodemonderzoek;
- De locatie is geschikt voor het beoogde toekomstige gebruik zijnde opslagterrein voor materiaal en materieel.

Op basis van bovenstaande conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Onderhavig rapport kan worden gebruikt voor het hergebruiken van de bij werkzaamheden vrijkomende bovengrond op de locatie, binnen het bodemkwaliteitskaartgebied of ten behoeve van eventuele afvoer naar een erkende verwerkingslocatie. Het rapport is niet geschikt voor hergebruik van eventueel vrijkomende grond op een toepassingslocatie buiten de werkingssfeer van het gebied van de bodemkwaliteitskaart. Indien grond wordt afgevoerd van de locatie en de beoogde toepassingslocatie bevindt zich buiten het bodemkwaliteitskaart gebied, dan adviseren wij om een AP04 partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit te laten uitvoeren ter bepaling van de kwaliteit en bestemming van de partij;
- Tijdens werkzaamheden in of met verontreinigde grond dienen de veiligheidsmaatregelen te worden afgestemd op de aangetoonde verontreiniging conform de CROW 132;

¹ Rapport Verkennd Bodemonderzoek – Koenders en Partners, projectnummer 150231-A – 7 mei 2015

- Tot slot wordt geadviseerd om tijdens vervolgwerkzaamheden alert te zijn op eventuele onvoorziene bodemverontreiniging.

6.2 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit (Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 2) zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (fijnstof, PM₁₀), koolmonoxide (CO), benzeen (C₆H₆) en ozon (O₃) in de lucht. In Nederland zijn in relatie tot wegverkeer de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). De concentraties van deze twee stoffen liggen in Nederland over het algemeen dichtbij of boven de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Overschrijdingen van de andere stoffen uit de Wet komen in Nederland slechts in uitzonderlijke gevallen voor. Dit luchtonderzoek richt zich daarom op de toetsing van de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). In tabel 1 is de normstelling opgenomen.

Tabel 1: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit vanaf 2015 (Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 2)

Stof	Type norm	Grenswaarden
Fijnstof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	40
	24-uurgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m ³	50
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	40
	24-uurgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m ³	200

De Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien:

1. de luchtkwaliteit ten gevolge van de plannen per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft;
2. de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% (van de grenswaarden) of wel 1,2 µg/m³ verstaan;
3. de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
4. gevoelige bestemmingen (waaronder scholen en zorginstellingen) niet binnen 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg worden gerealiseerd (of indien binnen deze zones geen sprake is van een (dreigende) overschrijding).

De AMvB en Regeling “niet in betekenende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekenende mate” moet worden beschouwd. Het betreft onder anderen de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:

- 1) Woningbouw: ≤ 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- 2) Kantoorlocaties: ≤ 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- 3) Woningbouw en kantoorlocaties: 0,0008*aantal woningen + 0,000012*bruto vloeroppervlak kantoren in m² ≤ 1,2 bij één ontsluitingsweg en 0,0004*aantal woningen + 0,000006*bruto vloeroppervlak kantoren in m² ≤ 1,2 bij één ontsluitingsweg.

Berekening planbijdrage

In opdracht van Twigt Trucks B.V. heeft bureau Royal HaskoningDHV een onderzoek gedaan inzake verkeer, geluid en luchtkwaliteit¹. Voor kleinere ruimtelijke plannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit, heeft het toenmalige Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool (versie 30-03-2015) ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) in de buitenlucht. Dit betreffen de meest kritische stoffen in Nederland. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van de worstcasesituatie. Bij de berekening van de concentratietoename worden de kenmerken van het wegverkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. De tool werkt met rekenregels die in lijn zijn met Standaardrekenmethode 1 (SRM 1) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De tool kan daarmee worden ingezet voor alle binnenstedelijke situaties.

Op basis van de bepaalde verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding is een berekening gemaakt van de planbijdrage van de uitbreiding. Als worstcasesituatie voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat al het verkeer van de uitbreiding via één richting over de Hoofdweg zal rijden en dat het verkeer zich niet zal verdelen over beide richtingen. Dit geeft derhalve een overschatting van de concentraties.

Resultaten

In bijlage 2 van het rapport van Royal HaskoningDHV zijn de resultaten opgenomen. Hieruit blijkt dat ten gevolge van de uitbreiding de jaargemiddelde NO₂ concentratie ten hoogste 0,39 µg/m³ bedraagt en de jaargemiddelde PM₁₀ concentratie ten hoogste 0,04 µg/m³.

6.3 Geluidhinder

Weg- en spoorwegverkeerslawaaï kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van verkeerslawaaï kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen. De Wet geluidhinder (Wgh) verplicht ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs wegen (art. 74-75 Wgh). Tevens stellen de Wgh en het Besluit geluidhinder regels aan de maximale geluidsbelasting op deze bestemmingen. Onder geluidsgevoelige bestemmingen wordt verstaan (Art. 1 Wgh):

- Woningen
- Onderwijsgebouwen
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen
- Geluidsgevoelige terreinen (bij onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en woonwagendplaatsen).

Wegverkeerslawaaï

Voor het aspect wegverkeerslawaaï heeft bureau Royal HaskoningDHV onderzoek verricht. Het verkeer van en naar de uitbreiding rijdt een klein stuk (circa 40 meter) over de Hoofdweg-Noord en draait vervolgens de Hoofdweg op. Langs de Hoofdweg-Noord bevinden zich geen woningen van derden.

Wettelijk kader

Het equivalente geluidniveau ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking wordt getoetst aan normen in de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer', MBG96006131, d.d. 29 februari 1996 (hierna te noemen: de Circulaire). In de Circulaire wordt voor het equivalente geluidniveau als voorkeurswaarde 50 dB(A) gehanteerd en als grenswaarde 65 dB(A).

Indien het verkeer geacht kan worden in het heersende verkeersbeeld te zijn opgenomen behoeft het aan- en afrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting te worden toegerekend.

¹ Royal HaskoningDHV - Onderzoek verkeer, geluid en luchtkwaliteit t.b.v. uitbreiding W. Twigt & Zn, 10 december 2015, kenmerk P&SBD6831-100-151N001F01

Gegevens

Op de Hoofdweg rijden gemiddeld 15.740 motorvoertuigen per etmaal (bron: NSL-monitoringstool, jaar 2015). Gesteld kan worden dat het extra verkeer vanwege de uitbreiding, gezien de aantallen (<1% van het totale verkeer), in het heersende verkeersbeeld van de Hoofdweg is opgenomen. Om toch een beeld te geven van de geluidbelasting van de verkeersaantrekkende werking op de nabijgelegen woningen (Hoofdweg-Noord 29/31, 33/35 en Hoofdweg-Zuid 44 en 46) is een berekening uitgevoerd. In bijlage 3 van het onderzoek zijn de relevante invoergegevens opgenomen.

Berekening

De berekeningen van de geluidbelasting van de verkeersaantrekkende werking zijn uitgevoerd conform methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999 (HMRI 1999). Hierbij zijn de motorvoertuigen als 'mobiele geluidbronnen' ingevoerd in het softwaremodel GeoMilieu met een afstand van twee meter tussen de bronnen. Per 'mobiele geluidbron' is op basis van het aantal rijbewegingen en rijnsnelheid, de bedrijfsduurcorrectieterm bepaald volgens de HMRI 1999.



Resultaat

In de onderstaande tabel zijn de geluidbelastingen samengevat. In bijlage 4 van de rapportage van Royal HaskoningDHV zijn de uitgebreide resultaten opgenomen.

Tabel 3 Geluidbelastingen vanwege verkeersaantrekkende werking uitbreiding

ID	Adres	Geluidbelasting L_{Aeq} in dB(A)	
		Dagperiode	Etmaalwaarde
1	Hoofdweg-Noord 29/31	44	44
2	Hoofdweg-Noord 33/35	43	43
3	Hoofdweg-Zuid 44	41	41
4	Hoofdweg-Zuid 46	39	39

De geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking bedraagt ten hoogste 44 dB(A)-etmaalwaarde.

Conclusie

Op basis van de kentallen van de CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zullen vanwege de uitbreiding in de dagperiode maximaal 109 extra motorvoertuigbewegingen plaatsvinden. Ten opzichte van de huidige situatie is dit een zeer grote toename van het verkeer. Deze verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding kan dan ook als een worstcasesituatie worden beschouwd. Ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding:

- Blijven de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ (1,2 µg/m³) ruimschoots binnen de NIBM-grens van drie procent. Hiermee is aannemelijk gemaakt dat de uitbreiding niet in

betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het plan voldoet aan art. 5.16 lid 1 sub c van de Wet milieubeheer, waarmee het is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wet milieubeheer.

- Wordt de voorkeurswaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde, zoals gesteld in de Circulaire, niet overschreden.

6.4 Watertoets

Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 is de wettelijk verplichte werkingssfeer van het Watertoetsproces beperkt tot bestemmingsplannen, inpassingsplannen, projectbesluiten en buitentoepassingsverklaringen. Bij landelijke, provinciale en gemeentelijke structuurvisies is het Watertoetsproces geen voorgeschreven onderdeel meer, maar in de praktijk zal daarbij ook de inbreng van de waterbeheerder gevraagd worden. Voor gemeenten en waterschappen geldt dat voor de eerste helft van 2006 het gemeentelijk waterplan (inclusief de basisinspanning riolering, mogelijke optimalisaties en de grondwaterproblematiek) opgesteld moet zijn. Hierbij dienen de partijen rekening te houden met de ruimteclaims voortvloeiend uit de toepassing van de (werk)normen. Voor eind 2009 moeten de waterplannen van de waterbeheerders (waterkwaliteitsdoelen) opgesteld zijn. De watertoets vormt hierbij een waarborg voor de inbreng en kwaliteit van water in de ruimtelijke ordening.

In de Nota Ruimte zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals beschreven in de vierde Nota Waterhuishouding (NW4), meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. De basisprincipes van bovengenoemd beleid zijn: meer ruimte voor water en het voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd. Dit is in WB21 geconcludeerd in de twee drietrapsstrategieën voor: Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren) en Waterkwaliteit (schoonhouden, schoon en vuil scheiden, zuiveren).

Met de inwerkingtreding van de Wet gemeentelijke watertaken (per 1 januari 2008), is de algemene zorgplicht gesplitst in een zorgplicht stedelijk afvalwater, een zorgplicht hemelwater en een zorgplicht grondwater. De hemelwaterzorgplicht is verankerd in artikel 3.5 van de Waterwet, de inzameling van het stedelijk afvalwater is geregeld in art. 3.4 en het grondwaterbeheer is geregeld in art. 3.6. van de Waterwet. In het Bestuursakkoord Water (februari 2011) hebben Rijk, Waterschappen, gemeenten e.a. afgesproken, dat een dergelijk toets wordt uitgevoerd bij ruimtelijke plannen die van belang zijn bij waterbeheer.

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan HHSK 2016-2021, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken. Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

Waterkering

Binnen het plangebied is geen waterkering aanwezig.

Hemelwater

Het afkoppelen van verhard oppervlak van de gemeentelijke vuilwaterriolering, in dit geval het dakoppervlak van het pand en eventueel verhard terrein, wordt gestimuleerd. Rechtstreekse lozingen in oppervlaktewater van het afstromende hemelwater is toegestaan mits er geen uitlopende materialen, zoals onder meer koper en zink, worden toegepast bij vervaardiging van de hemelwaterafvoeren.

Bij het ontwikkelen van het bouwplan is de wijze van de hemelwaterafvoer (rechtstreeks in oppervlaktewater of hemelwaterriool), het materiaalgebruik, alsmede het terreinbeheer (onkruidbestrijding en straatkolken) van belang.

Verhard oppervlak

Op grond van de richtlijnen van het hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) dient minimaal 15 procent water te worden gecompenseerd, wanneer meer dan 500 m², maar minder dan 10.000 m² verhard oppervlak wordt aangelegd. Een van de verboden in de Keur is het zonder vergunning aanbrengen van extra verharding. Deze compensatie moet plaatsvinden door het fysiek graven van waterberging.

De verharding van de achterste perceeldelen veroorzaakt een toename van verhard oppervlakte van circa 7.500 m². Op grond van de richtlijn dient hiervoor 1125 m² gecompenseerd te worden. De nieuwe loodsen worden gerealiseerd op bestaande verharding. De drie bestaande kavelscheidende sloten zullen worden gedempt. Dit betreft een oppervlakte van in totaal 965 m². In totaal dient er daarom 1125 + 965 m² = 2.090 m² vervangend water in het plangebied gerealiseerd te worden.

In het plan is rekening gehouden met de realisatie van extra oppervlaktewater:

- 1) aan de achterzijde van de percelen zal de bestaande watergang worden verbreed. Hiermee wordt circa 1.600 m² extra oppervlaktewater gerealiseerd;
- 2) de bestaande watergang aan de westzijde van het plangebied wordt verbreed van drie naar zes meter. Hierdoor ontstaat een extra waterbergingscapaciteit van $100 \times 3 = 300$ m²;
- 3) de bestaande watergang direct ten noorden van de bedrijfsgebouwen Groote Vinck wordt eveneens verbreed van drie naar zes meter. Hiermee wordt 250 m² extra oppervlaktewater gerealiseerd.

In totaal wordt circa 2.150 m² vervangend water gerealiseerd, hetgeen voldoende is om tegemoet te komen aan de eis van HHSK voor watercompensatie.

Watersysteem

In het plangebied is een hoofdwatgang aanwezig. Aan weerszijden van de hoofdwatgang ligt een onderhoudsstrook. Deze strook heeft een breedte van vijf meter, gerekend vanuit de boveninsteek van de watgang. Op de verbeelding heeft de onderhoudsstrook de dubbelbestemming 'waterstaatswerk'. Binnen het plangebied zijn momenteel enkele kavelsloten aanwezig. Deze sloten worden gedempt bij de verharding van het terrein. Compensatie vindt plaats aan de noordzijde van het bedrijfsterrein en door verbreding van twee bestaande sloten (zie de vorige paragraaf).

Waterkwaliteit

In verband met het handhaven van een goede waterkwaliteit, dienen de hemelwaterafvoeren aan de eisen van HHSK te voldoen. Uitloogbare materialen zijn daarbij niet wenselijk.

Standpunt HHSK

Het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard heeft in het kader van het vooroverleg¹ aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de vaststelling van het plan. Wel is een aantal aandachtspunten meegegeven.

6.5 Externe Veiligheid

Wettelijk kader

Activiteiten met gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Door het stellen van eisen aan afstanden tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten (woningen, kantoren, scholen, enz.) worden de eventuele gevolgen van deze risico's zoveel mogelijk beperkt. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vormt het wettelijk kader voor het omgaan met risico's ten gevolge van bedrijven (inrichtingen) met gevaarlijke stoffen. Het wettelijk kader voor de risico's ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen wordt gevormd door:

- a. de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), het laatst gewijzigd op 1 januari 2010 en medio 2012 te vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev);
- b. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Daarnaast is, voor zover van toepassing, gebruik gemaakt van gegevens uit het Basisnet Weg (definitief ontwerp 2009) en het Basisnet Water (definitief ontwerp 2008) waarin veiligheidsafstanden worden

¹ Brief HHSK 9 juni 2015, kenmerk 2015.05664 – zie bijlage 1

aangegeven op basis van uitgevoerde tellingen en waarbij rekening is gehouden met een te verwachten groeiscenario tot 2020.

Plaatsgebonden risico (PR)

Als harde afstandseis voor externe veiligheid geldt een contour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}), die wordt aangegeven als een afstand ten opzichte van de activiteit met gevaarlijke stoffen (risicobron). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

Groepsrisico (GR)

Afhankelijk van de aard van de risicobron is er sprake van een bepaald invloedsgebied. Binnen dit invloedsgebied moet worden onderzocht hoe groot de kans per jaar is dat een groep van tenminste tien (zich binnen dit invloedsgebied bevindende) personen overlijden ten gevolge van een ramp of zwaar ongeval met de betreffende risicobron. De uitkomst van dit onderzoek geeft de hoogte van het GR weer en wordt uitgedrukt in een curve, waarbij als norm voor het GR een oriënterende waarde is vastgesteld. De hoogte van het GR moet door middel van een bestuurlijke afweging worden verantwoord. Als binnen het invloedsgebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd, geldt ook voor de hiermee samenhangende toename van het GR een bestuurlijke verantwoordingsplicht.

Bij het verantwoorden van het GR moeten de volgende aspecten worden betrokken en gemotiveerd:

- Het aantal personen binnen het invloedsgebied;
- De hoogte van het GR en een eventuele toename daarvan;
- De mogelijkheden tot risicovermindering aan de risicobron;
- De alternatieven voor het ruimtelijk plan;
- De mogelijkheden om de omvang van een ramp of zwaar ongeval te beperken;
- De mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

In verband hiermee moet de (regionale) brandweer (Veiligheidsregio Hollands-Midden) in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over het GR en de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Plangebied

Voor het plangebied zijn de volgende risicofactoren van toepassing:

1. Rijksweg A20
2. LPG-benzinetankstations De Vink, van Weelde en Maatveld
3. Hogedruk gasleiding

Ad 1 – Rijksweg A20

Het transport van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A20, vindt plaats op een afstand van circa 150 meter noordelijk van het plangebied. In het Basisnet weg is vastgelegd, waar de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour maximaal kan komen te liggen. Het gaat hierbij om een afstand van 32 meter gemeten vanuit het midden van de weg. Deze contour is niet over de ontwikkellocatie gelegen en vormt dan ook geen belemmering.

Uit gegevens van de Omgevingsdienst Midden-Holland blijkt, dat de hoogte van het groepsrisico wordt bepaald door de aanwezige personen binnen de eerste 200 meter vanaf de weg. Binnen het bestemmingsplan wordt een bouwvlak (met een bedrijfsbestemming) mogelijk gemaakt op een afstand van circa 240 meter vanaf de as van Rijksweg A20. Een nadere beschouwing naar deze bron is dan ook niet noodzakelijk.

Ad 2 – LPG-benzinetankstations

Binnen de invloedssfeer van het plangebied bevinden zich de volgende relevante bedrijven met een extern veiligheidsrisico.

	Bedrijfsnaam	Adres	Bedrijf	Aard risico	PR 10 ⁻⁶ (mtr.)	Invloedsgebied (mtr)	Afstand tot plangebied (mtr)
1	Tankstation Van Weelde B.V.	Europalaan 2	LPG tankstation	Explosief	45	150	600
2	Tankstation de Vink	Rijksweg A20	LPG tankstation	Explosief	110	150	50
3	Tankstation Maatveld	Rijksweg A20	LPG tankstation	Explosief	110	150	150

Externe veiligheid relevante inrichtingen



Uitsnede risicokaart Zuid-Holland (locatie plangebied in paars)

Plaatsgebonden risico

Uit de gegevens van ODMH blijkt dat de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour van deze bronnen 110 meter bedraagt. Het plangebied ligt aan de noordzijde deels in de zone van de PR 10⁻⁶ contour van het LPG-tankstation De Vink aan de A20. De PR 10⁻⁶ contour valt dus over het noordelijk deel van het plangebied. Binnen deze contour worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Ter plaatse is een bestemming water/groen en bedrijfsterrein zonder bouwvlak. Dit is in de planregels verankerd, zodat geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan “Groene Zoom”.

Groepsrisico

Het aandachtspunt groepsrisico strekt zich uit tot 150 meter van het vulpunt. Het invloedsgebied overlapt deels het plangebied, echter niet de locatie waar het bedrijfsgebouw mogelijk wordt gemaakt. Gezien het minimaal aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied (weggebruikers worden in de groepsrisico berekening niet meegenomen), is een nadere beschouwing naar deze bron dan ook niet noodzakelijk.

Ad 3 – Hogedruk gasleiding

Onderzocht is in hoeverre zich op of in de nabijheid van de geplande bebouwing leidingen bevinden welke binnen de toetsingsafstand vallen, zoals aangegeven in de Nota Regels voor Ruimte.

Op een afstand van circa 250 meter ten westen van het plangebied ligt een hogedruk aardgastransportleiding met een diameter van 30 inch en een werkdruk van maximaal 66 bar. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van deze leiding bedraagt 0 meter, zodat deze geen belemmeringen oplevert. Het aandachtsgebied groepsrisico strekt zich uit tot 380 meter aan weerszijden van de leiding en is dus over het westelijk deel van het plangebied gelegen. Aangezien er geen toename is van het aantal personen en er sprake is van een grote afstand tussen het plangebied en de leiding, is er geen sprake van stijging van het groepsrisico. Een nadere beschouwing naar deze bron is dan ook niet noodzakelijk.

6.6 *Bedrijven en milieuzonering*

Bedrijvigheid is een milieubelastende activiteit. Ten gevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke hindersituaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, Algemene Maatregelen van Bestuur onder de Wet milieubeheer en de brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (VNG, 2009). Deze brochure geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Binnen deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering hinder van het bedrijf te verwachten.

De te beoordelen situaties zijn te herleiden tot drie groepen en bijbehorende aanpak, te weten:

1. *Nieuwe milieugevoelige functies nabij bestaande bedrijven*

In deze situatie dient primair te worden beoordeeld of hinder te verwachten is van de specifieke bestaande bedrijven. Deze beoordeling is vooral gebaseerd op de Wet Milieubeheer en bijbehorende AMvB's. Daarnaast zal moeten worden meegewogen of ter plaatse van de nieuwe milieugevoelige functies bij eventuele vestiging van een nieuw bedrijf op het bestaande bedrijfsperceel een probleemsituatie ontstaat. Deze afweging vindt vooral plaats op basis van *Bedrijven en Milieuzonering*.

2. *Nieuwe bedrijfsbestemmingen nabij bestaande milieugevoelige functies*

In deze situatie is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige functies en belastende activiteiten moeten worden gerespecteerd. In het geval de bestemmingswijziging wordt gerealiseerd ten bate van de vestiging van een specifiek bedrijf, kunnen de omstandigheden van dit bedrijf worden meegewogen. In elk geval dient tenminste aan de Wet milieubeheer te worden voldaan.

3. *Nieuwe milieugevoelige functies nabij nieuwe bedrijfsbestemmingen*

In dit geval is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige en belastende bestemmingen moeten worden gerespecteerd.

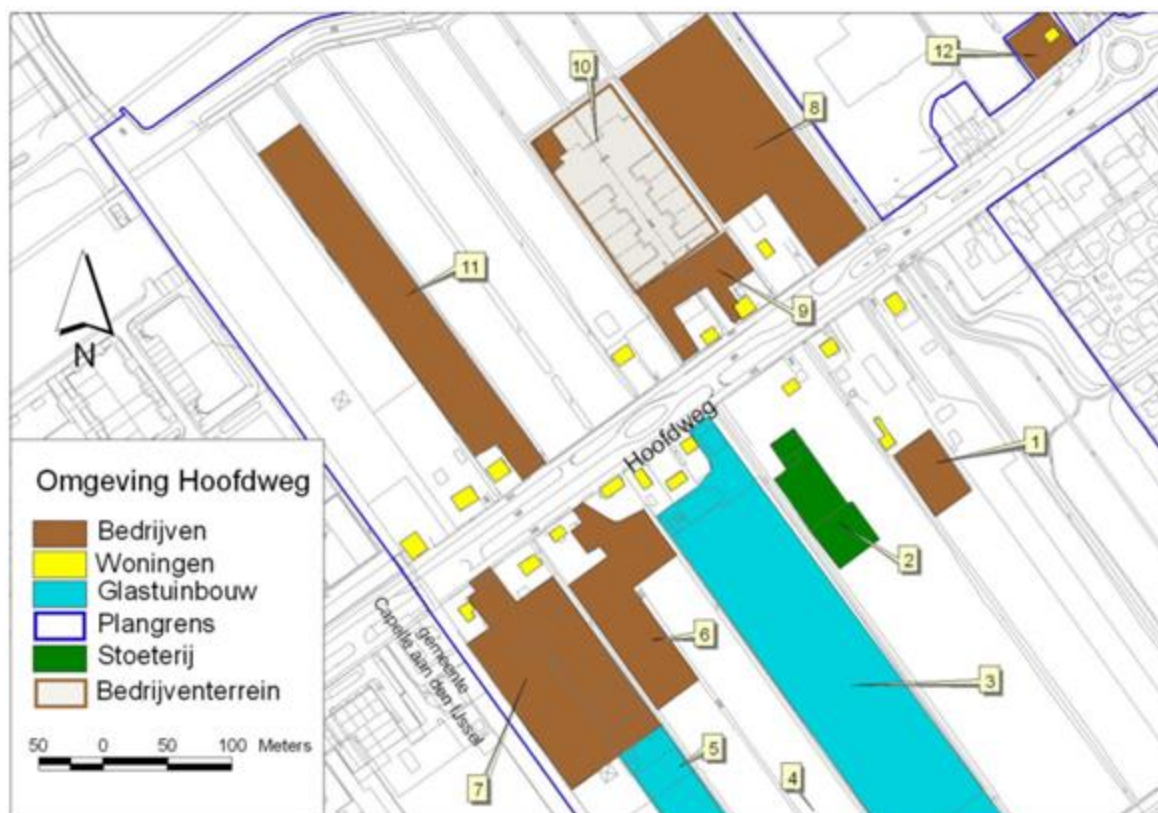
De richtafstanden in *Bedrijven en Milieuzonering* gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bijvoorbeeld bedoeld met de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven. Dit omgevingstype en de bijbehorende systematiek zullen dan wel in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd. De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-brochure zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. De afstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Onderzoek

Met behulp van het inrichtingenbestand van de Milieudienst is geïnterviewd welke woningen en bedrijven rondom het plangebied aanwezig zijn. Hiertoe is het bestemmingsplan Groene Zoom geraadpleegd, waarbinnen het plangebied is gelegen.



Bestaande bedrijven in de omgeving van de Hoofdweg (8= J. Twigt)

De toegestane activiteiten uit deze plannen zijn getoetst aan de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' om te zien of sprake is van een aanvaardbaar woon-, werk- en leefklimaat. Het plangebied van Twigt Trucks BV is hierbij getypeerd als een gemengd gebied. Tevens is geïnterviewd waar mogelijk hindertsituaties kunnen optreden. Het bedrijf Twigt Trucks BV heeft volgens opgave van de Omgevingsdienst Midden-Holland SBI-code 451 en milieucategorie 3.2. De geplande uitbreiding van het verhard terrein op de achterkant van de vier percelen liggen op een afstand van circa 160 meter vanaf de meest nabijgelegen woning (op het terrein van Twigt). Andere woningen

liggen op minimaal 180 meter afstand. De meest nabij de woonbestemming W1 geplande loods komt op een afstand van 40 meter. Deze loods is bedoeld voor de stalling van oldtimers en kent daarom geen extra autoverkeer. Op basis van de inventarisatie is geconcludeerd dat de toegestane activiteiten in het plangebied geen belemmering vormen voor bestaande woningen.

6.7 Flora en fauna

Wettelijk kader

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) in werking getreden. De Nbw 1998 biedt de grondslag voor de aanwijzing van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Deze gebieden worden tezamen Natura 2000-gebieden genoemd. Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Nbw 1998 in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht geworden. Deze wet voorziet in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. Het uitgangspunt van de wet is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor o.a. reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van woningen, geldt de volgende vrijstellingsregeling:

1. een algemene vrijstelling voor algemene soorten;
2. een vrijstelling voor beschermde soorten en vogels op voorwaarden, dat gehandeld wordt volgens een door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie goedgekeurde gedragscode.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient middels een quickscan (combinatie van bureauonderzoek en één veldbezoek) te worden vastgesteld of:

- Er overtreding van de verbodsbepalingen voor beschermde soorten plaatsvindt (toetsing Flora- en faunawet (Ff-wet), maar ook Provinciaal compensatiebeleid met betrekking tot biotopen van Rode Lijst soorten);
- Er mogelijke significante gevolgen zijn voor beschermde gebieden (toetsing NB-wet);
- Er wezenlijke waarden en kenmerken voor Ecologische Hoofdstructuurgebieden aangetast worden.

Indien deze typen effecten niet optreden, wordt de ruimtelijke ontwikkeling conform de eerder genoemde regelgeving toelaatbaar geacht. In dat geval dient nog wel rekening te worden gehouden met de algemeen geldende zorgplicht (artikel 2) van de Flora- en faunawet. De zorgplicht bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen voor flora of fauna veroorzaakt, verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zo veel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken. De zorgplicht kan gezien worden als algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt.

Ecologische quickscan

Ten behoeve van de planontwikkeling is door bureau Koenders & Partners een ecologische quickscan uitgevoerd¹. De doelstelling van de ecologische quickscan is om de ecologische aspecten van de voorgenomen werkzaamheden te toetsen aan de huidige wetgeving. Met behulp van een ecologische quickscan wordt een uitspraak gedaan over de aanwezige en te verwachten natuurwaarden in het plangebied en de te verwachten effecten op deze natuurwaarden door middel van een beperkte onderzoeksinspanning. Indien de natuurwaarden en/of de effecten niet goed kunnen worden ingeschat met de quickscan, kan het noodzakelijk zijn een (uitgebreid) ecologisch onderzoek uit te (laten) voeren.

Conclusie gebiedsbescherming

¹ Ecologische quickscan – Koenders & Partners, projectnummer 150231, 21 oktober 2015.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Vogelrichtlijngebied (VR), Habitatrichtlijngebied (HR) (samen Natura 2000), Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ecologische verbindingzone binnen de EHS of beschermd weidevogelgebied. Gezien de afstand zijn effecten op de dichtstbijzijnde beschermde gebieden niet aannemelijk. Het is dus niet nodig een procedure te starten in verband met de Natuurbeschermingswet respectievelijk provinciale regelingen voor de EHS.

Conclusie soortbescherming

In onderstaand overzicht staan de resultaten en conclusies van het onderzoek samengevat, vervolgstappen worden in het volgende hoofdstuk uitgelegd. De conclusies zijn gezien de tijd van het jaar voornamelijk gebaseerd op biotoopkenmerken van het plangebied en het vooronderzoek.

Samenvatting resultaten en conclusies

Soort	Onderzocht door middel van	Beschermde soorten vermoed?	Regime Flora- en faunawet	Ontheffingsplichtig?	Nader onderzoek benodigd?
Flora	Quickscan	Nee			Nee
Zoogdieren	Quickscan	Ja	Tabel-1	Nee	Nee
Vleermuizen	Risicobeoordeling o.b.v. locatiebezoek	Nee			Nee
Broedvogels	Risicobeoordeling o.b.v. locatiebezoek	Nee			Nee
Reptielen	Quickscan	Nee			Nee
Amfibieën	Quickscan	Ja	Tabel-1	Nee	Nee
Vissen	Quickscan	Nee			Nee
Overige fauna	Quickscan	Nee			Nee

Weergegeven is:

- hoe het voorkomen van soortgroepen is beoordeeld;
- de soortgroepen waarvan vermoed wordt dat ze in het plangebied (kunnen) voorkomen;
- onder welke regime van de Flora- en faunawet de (vermoede) soorten beschermd worden;
- of voor de voorgenomen werkzaamheden voor deze soorten een ontheffing op de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd en;
- of nader onderzoek nodig is met betrekking tot de ontheffing.

Op basis van onderhavige ecologische quickscan wordt geconcludeerd dat enkel soorten uit tabel-1 worden verwacht. Aangezien de herontwikkeling van het plangebied onder ruimtelijke ontwikkeling valt, is een ontheffing op de Flora- en faunawet niet benodigd voor tabel-1-soorten.

Aanbevelingen

Het uitgangspunt van mitigatie is het zo veel mogelijk vermijden en beperken van schade aan de te beschermen natuurwaarden, waardoor de noodzaak tot mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen zoveel mogelijk wordt verkleind. Naast de regelingen omtrent (streng) beschermde soorten, is in de Flora- en faunawet ook een algehele zorgplicht opgenomen. De zorgplicht geldt te allen tijde en voor alle flora en fauna, ongeacht eventuele beschermingsstatus en verkregen ontheffingen. De zorgplicht stelt dat 'iedereen, indien redelijkerwijs mogelijk, voldoende zorg in acht moet nemen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving'.

De volgende maatregelen worden in het kader van mitigatie en zorgplicht aangeraden:

- o werkzaamheden vanaf één kant aan te vangen;
- o voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied en directe omgeving te controleren op broedende vogels (indicatie broedseizoen: half maart tot half juli);
- o de werkzaamheden tussen zonsopgang en zonsondergang plaats te laten vinden;
- o het gebruik van licht op het terrein na zonsondergang zo veel mogelijk te beperken;
 - indien het gebruik van licht na zonsondergang onvermijdelijk is: gebruik maken van gerichte lichtbronnen (afschermen aan de boven- en achterzijde);
- o in de voortplantingsperiode van de rugstreeppad (indicatie: april t/m juli) tijdens de werkzaamheden ervoor te zorgen dat aan het einde van de werkdag geen plassen achterblijven, zodat de rugstreeppad het plangebied niet zal koloniseren;

- tijdens de werkzaamheden alert te zijn op de aanwezigheid van (beschermde) dieren op het terrein en deze de ruimte en tijd geven om te vluchten;
 - indien nodig dieren voorzichtig van het terrein te verwijderen (liever verjagen dan vangen) en indien deze zijn gevangen op een geschikte plek los te laten;
- waar noodzakelijk de hulp van een deskundige in te roepen;
- indien het beschermde soorten betreft, altijd het advies van een deskundig in te winnen.

Bij de concrete uitvoering van de werkzaamheden die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is het van belang de aanbevelingen van de Omgevingsdienst Midden-Holland ter harte te nemen met betrekking tot foeragerende vleermuizen en maatregelen te treffen om de vestiging van de rugstreeppad in het gebied te voorkomen. Voorafgaand aan de uitvoering is vooroverleg met ODMH gewenst.

6.8 *Archeologie*

De gemeenteraad van de gemeente Zuidplas heeft op 23 november 2010 de gemeentelijke beleidsnota (en verwachtingskaart) Archeologie vastgesteld. Tevens werd de Erfgoedverordening Zuidplas 2010 vastgesteld. De Erfgoedverordening vervangt de Monumentenverordening Nieuwerkerk aan den IJssel 1997. In opdracht van de gemeente Zuidplas heeft BAAC bv voor het gehele grondgebied van de gemeente een archeologische inventarisatie uitgevoerd en vervolgens een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart opgesteld. Op de verwachtingskaart staan naast de reeds bekende archeologische waarden ook de te verwachte archeologische waarden in de vorm van zones met een bepaalde trefkans.



Uitsnede Archeologische Beleidsadvieskaart Zuidplas met ligging plangebied (blauw)

Conclusie

Het plangebied is gelegen in een locatie met een lage archeologische verwachting. Hier is archeologisch onderzoek nodig bij geplande bodemverstoring van oppervlakten gelijk aan of groter van 0,5 ha én verstoringen vanaf 30 cm beneden maaiveld. Het te verharderen terrein heeft een omvang van 7.500 m². De verharding bestaat uit het aanbrengen van een zandpakket en het aanbrengen van stelconplaten (of vergelijkbare verharding). Dit zorgt niet voor een verstoring van de ondergrond, aangezien het zandpakket en de verharding bovenop de bestaande ondergrond worden aangebracht.

6.9 Milieueffectrapportage

In bijlage C en D van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het plan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van

belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig, zoals Natura 2000 gebieden of een Ecologische Hoofdstructuur.

Conclusie

Gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de plandrempels uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project (een gemengd gebied met bestaande bedrijvigheid) en de kenmerken van de potentiële effecten, zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de eerder in deze paragraaf aangehaalde milieurapportages. Voor het bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r..

7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

De regels bevatten bepalingen omtrent het gebruik van de gronden, omtrent de toegelaten bebouwing en bepalingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De regels worden, conform de SVBP 2012, onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3 Algemene regels
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

7.1 *Inleidende regels*

In de inleidende regels staan de bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (artikel 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen die niet tot de algemeen bekend veronderstelde begrippen gerekend worden. De wijze van meten (artikel 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens, van bouw- en goothoogtes en van oppervlaktes.

7.2 *Bestemmingsregels*

Het hoofdstuk Bestemmingsregels bevat de regels voor de verschillende bestemmingen, waaronder het gebruik van de opstallen en de gronden en de toegestane maatvoering. De bestemmingen beginnen telkens met een bestemmingsomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, zijn bestemd. Deze bestemmingsomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Hieronder wordt per bestemming een korte toelichting gegeven.

- *Artikel 3 Bedrijf*

De bedrijfslocatie in het plangebied is voorzien van de bestemming 'Bedrijf'. Met een aanduiding is aangegeven dat bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.2 zijn toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' is één bedrijfswoning toegestaan. Naast bedrijven zijn bij de bedrijven behorende voorzieningen toegestaan. Het gaat hierbij om wegen en paden, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, groenvoorzieningen, water- en waterhuishoudkundige voorzieningen, tuinen, erven en terreinen. Het bouwen van gebouwen is uitsluitend toegestaan binnen de bouwvlakken. Hierbij zijn de maximaal toegestane goot- en bouwhoogten aangegeven. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering van de bebouwing en de nokrichting van de kappen. Via een omgevingsvergunning kan het college van burgemeester en wethouders afwijken ten behoeve van het gedeeltelijk buiten het bouwvlak bouwen en van bepaalde maten.

- *Artikel 4 Groen*

Binnen de bestemming Groen zijn groenvoorzieningen, bermen, beplanting, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen en -toestellen, extensieve dagrecreatie, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en voorzieningen van openbaar nut mogelijk. Enkel voor deze laatste functie is het toegestaan om gebouwen op te richten. Het oppervlak mag hierbij niet meer bedragen dan 20 m² per gebouw. De bouwhoogte is op een maximum van drie meter gesteld. Op gronden met de bestemming Groen mogen verder bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd, waarbij geldt dat deze niet meer dan zes meter hoog mogen zijn. Uitzondering hierop vormen lichtmasten: deze mogen maximaal tien meter hoog zijn.

- *Artikel 5 Water*

De bestemming Water is van toepassing op alle in het plangebied aanwezige waterlopen, waaronder de Ringvaart. Deze gronden zijn dan ook onder andere bestemd voor water(lopen), de aan- en afvoer van oppervlaktewater met bijbehorende voorzieningen, oeververbindingen en groenvoorzieningen. De bouw mogelijkheden binnen deze bestemming zijn heel beperkt. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Hierbij kan gedacht worden aan keerwanden, beschoeiingen, duikers, bruggen en gemalen.

- *Artikel 6 Waarde - Archeologie 3*

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat potentiële aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld voordat met de verstorende activiteit begonnen kan worden. Dit komt concreet neer op een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen. Dit geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden. Omdat de kans op het treffen van archeologische waarden niet overal even groot is, gelden ook verschillende grenswaarden vanaf welk moment een archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemverstorende activiteiten. De bestemming Waarde - Archeologie 3 is gekoppeld aan de gronden met een lage archeologische verwachtingswaarde. Nader onderzoek is hier noodzakelijk bij bodemingrepen met een oppervlak van meer dan 0,5 hectare die tevens dieper reiken dan 30 centimeter.

- *Artikel 7 Waterstaat - Waterkering*

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is bedoeld ter bescherming van de primaire waterkering langs de Ringvaart. De bestemming maakt dat alvorens omgevingsvergunningen kunnen worden verleend, afwijking verleend moet worden door burgemeester en wethouders onder voorwaarden dat de waterstaatsbelangen niet worden geschaad en schriftelijk advies moet zijn ingewonnen bij de beheerder van de waterloop en waterkering.

7.3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat vijf algemene regels.

- *Artikel 8 Anti-dubbeltelregel*

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

- *Artikel 9 Algemene bouwregels*

Dit artikel bevat een aantal algemene bepalingen ten aanzien van het bouwen, zoals bestaande afstanden en maten, bepalingen ten aanzien van ondergronds bouwen en de hoogte van het vloerpeil.

- *Artikel 10 Algemene afwijkingsregels*

In deze regels wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om bij een omgevingsvergunning af te wijken van de maximum toegestane bouwhoogte en voor het aanbrengen van wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van bouwgrenzen voor over dit voor een praktische uitvoering van het plan noodzakelijk is. De criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels zijn eveneens in artikel 6 opgenomen.

- *Artikel 11 Algemene gebruiksregels*

In dit artikel is aangegeven welk gebruik van de gronden en opstallen binnen het plangebied wordt aangemerkt als strijdig gebruik met de bestemmingsregels.

- *Artikel 12 Algemene wijzigingsregel*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen ten aanzien van het aanbrengen van wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van de bestemmingsgrenzen ten behoeve van de praktische uitvoering van het plan. De afwijking mag echter ten hoogste drie meter bedragen en de wijziging mag geen belangen van derden schaden.

7.4 Overgangs- en slotregels

In deze regels is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

8. PROCEDURE

In het kader van de overlegverplichting ex artikel 3.1.1 Bro is het concept ontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de Veiligheidsregio. Ook is het plan voorbesproken met de provincie Zuid-Holland. Alle wettelijk verplichte overlegpartners worden op de hoogte gesteld van de periode van terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan

9. UITVOERBAARHEID

De financiële uitvoerbaarheid van het bouwplan is gegarandeerd: Twigt Trucks BV ontwikkelt op eigen terrein. De gemeente Zuidplas heeft met het bedrijf een anterieure overeenkomst gesloten, waarbij afspraken zijn gemaakt over onder andere het kostenverhaal en eventuele planschade. Er is daarom sprake van een maatschappelijk en financieel haalbaar plan.

Bijlage 1 – Advies Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard – watertoets



Hoogheemraadschap van
Schieland en de Krimpenerwaard

Maasboulevard 123
Postbus 4059
3006 AB Rotterdam
T. 010 45 37 200
F. 010 41 30 694

A.J.M. Kroon Advies - bouwplanbegeleiding
De heer A.J.M. Kroon
Zilvermos 1
2914 XK NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Ons kenmerk 2015.05664
Uw kenmerk

Contactpersoon A. Botan
Telefoon 010 - 45 37 300
E-mail postvh@hhs.nl

Datum 9 juni 2015
V&H nr. P.15.028

Onderwerp Reactie HHSK voorontwerp bestemmingsplan Hoofdweg-Noord 27

Geachte heer Kroon,

Op 29 mei 2015 ontvangt heeft u mij in de gelegenheid gesteld de waterparagraaf van het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdweg-Noord 27 te 2914 XK Nieuwerkerk aan den IJssel te beoordelen. Naar aanleiding hiervan bericht ik u als volgt.

Het plan heeft geen nadelige invloed op het watersysteem. Er zijn in het plangebied geen bijzondere waterhuishoudkundige belangen. Het hoogheemraadschap heeft daarom geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

Wel heb ik de volgende aandachtspunten: (selecteren wat van toepassing is)

Algemene aandachtspunten:

- Er geldt een vergunningplicht voor het dempen en graven van watergangen, het aanleggen van een brug en het aanbrengen van verharding.

Waterkwantiteit:

- Het plan staat ontwikkelingen toe waarbij een toename van verhard oppervlak mogelijk is. Het wordt nu niet duidelijk hoeveel deze verhardingstoename bedraagt. Ik verzoek u een specifiekere berekening op te nemen van de toename van het verhard oppervlak.
- Binnen het plangebied worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij de toename van het verhard oppervlak meer bedraagt dan 500 m². Bij dergelijke omvang moeten compenserende maatregelen worden getroffen door het aanleggen van waterberging in het plangebied. In beginsel vindt dit plaats door het graven van watergangen. Ik verzoek u hiertoe ruimte te reserveren. De benodigde hoeveelheid compenserende waterberging in dit gebied bedraagt **15%** van de netto verhardingstoename.
- Dempingen van bestaand oppervlaktewater moeten geheel worden gecompenseerd.
- In het plangebied is een hoofdwatgang aanwezig. Aan weerszijden van de hoofdwatgang ligt een onderhoudstrook. Deze strook heeft een breedte van vijf meter, gemeten vanuit de boven insteek van de watgang. De boven insteek is het punt waarop het talud van de watgang overgaat in het horizontale maaiveld. Ik

DROGE VOETEN EN SCHON WATER

www.schielandendekrimpenerwaard.nl

verzoek u de onderhoudsstrook op de plankkaart de bestemming en/of dubbelbestemming 'Waterstaatswerk' te geven. Verder verzoek ik u de onderhoudsstrook en de hierboven genoemde criteria te benoemen in de toelichting en de planregels. Voor de volledigheid ontvangt u een **BIJLAGE** waarop de hoofdwaterring is weergegeven met een donker blauwe arcering.

Waterkwaliteit:

- U dient in te gaan op de materiaalkeuze bij de hemelwaterafvoeren. Vanwege de invloed op de waterkwaliteit is het niet wenselijk uitloogbare materialen te gebruiken.

Ik verzoek u het hoogheemradschap op de hoogte te houden en te betrekken bij de verdere uitwerking van het plan. Als u vragen heeft, kunt u mij benaderen via de contactgegevens bovenaan deze pagina.

Hoogachtend,



A. Botan
vergunningverlener
afdeling Publiekszaken