movares

smart
urban
engineering



Rapport

TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22c Haven-Noord 1

Gemeente Nissewaard

Versie: 1.0
Status: Ontwerp
Datum: 20-11-2025
Kenmerk: -25012099

Autorisatieblad

TAM-Omgevingsplan Haven-Noord, Spijkenisse, omgevingsplan 1

Gemeente Nissewaard

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Annet Kusters		20-11-2025
Gecontroleerd door	Jochem Rietbergen		
Vrijgegeven door			

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
Concept	Haven-Noord, Spijkenisse, omgevingsplan 1	19-11-2025	
Ontwerp	Haven-Noord, Spijkenisse, omgevingsplan 1	20-11-2025	

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Projectgebied 7
1.3 Juridisch planologisch kader 10
1.3.1 Vigerend omgevingsplan 10
1.3.2 Strijdigheden 11
1.4 Procedure 11
1.4.1 Het proces t.a.v. de te doorlopen procedure 11
1.4.2 Procedure strategie gebiedsontwikkeling Haven-Noord 11
1.4.3 Procedure insteek voorliggend planologisch besluit 14
1.5 Leeswijzer 14

2 Beschrijving bestaande situatie 15

2.1.1 Haven-Noord 15
2.1.2 Omgeving 15
2.1.3 Omgevingsplan 1 16

3 Voorgenomen ontwikkeling 18

3.1 Haven-Noord 18
3.1.1 Stedenbouwkundige opzet 19
3.2 Omgevingsplan 1 20
3.2.1 Stedenbouwkundige opzet Omgevingsplan 1 20
3.2.2 Programma's 21
3.3 Verkeersgeneratie, -afwikkeling en parkeren 24
3.3.1 Toetsingskader 25
3.3.2 Toetsing Auto parkeren 25
3.3.3 Toetsing Verkeersgeneratie 26
3.3.4 Toetsing verkeersafwikkeling 26
3.3.5 Toetsing fietsparkeren 27

4 Beleidskader 28

4.1 Rijksbeleid 28
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie 28
4.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving 29
4.1.3 Zorgvuldig ruimtegebruik / Ladder voor duurzame verstedelijking 29
4.2 Provinciaal beleid 32
4.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland 32
4.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland 33
4.2.3 Woon-Werkakkoord Zuid-Holland 42
4.2.4 Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland (Actualisatie 2024) 44
4.3 Regionaal beleid 45

4.3.1 Regioakkoord 2022 'Nieuwe woningmarktafspraken regio Rotterdam' 45
4.4 Gemeentelijk beleid 46
4.4.1 Omgevingsvisie Spijkenisse centrum 46
4.4.2 Woonvisie 2020-2030 'Nissewaard, een plek voor iedereen'. 49
4.4.3 Ontwikkelperspectief 'Nissewaard 2040' (2020) 50
4.4.4 Ontwikkelraamwerk Nissewaard naar 2040 50
4.4.5 Beleidsplan Groen en Bomen 2023-2026 'Geef groen de ruimte!' 51
5 Omgevingsaspecten 53
5.1 Activiteiten en milieuzonering 53
5.1.1 Toetsingskader 53
5.1.2 Toetsing 53
5.1.3 Conclusie 54
5.2 Akoestiek (spoor)wegverkeer 54
5.2.1 Toetsingskader 54
5.2.2 Toetsing 55
5.2.3 Conclusie 55
5.3 Archeologie 56
5.3.1 Toetsingskader 56
5.3.2 Toetsing 56
5.3.3 Conclusie 56
5.4 Bezonning 57
5.4.1 Toetsingskader 57
5.4.2 Toetsing 57
5.4.3 Conclusie 57
5.5 Bodem 57
5.5.1 Toetsingskader 57
5.5.2 Toetsing 58
5.5.3 Conclusie 58
5.6 Cultuurhistorie 58
5.6.1 Toetsingskader 58
5.6.2 Toetsing 59
5.6.3 Conclusie 59
5.7 Duurzaamheid en Klimaatadaptatie 59
5.7.1 Toetsingskader 59
5.7.2 Toetsing 59
5.7.3 Conclusie 60
5.8 Elektromagnetische straling 60
5.8.1 Toetsingskader 60
5.8.2 Toetsing 60
5.8.3 Conclusie 61
5.9 Geur (agrarisch) 61
5.9.1 Toetsingskader 61

5.9.2 Toetsing 61
5.9.3 Conclusie 61
5.10 Gezondheid 61
5.10.1 Toetsingskader 61
5.10.2 Toetsing 62
5.10.3 Conclusie 62
5.11 Luchtkwaliteit 62
5.11.1 Toetsingskader 62
5.11.2 Toetsing 63
5.11.3 Conclusie 63
5.12 Milieueffectrapportage 64
5.12.1 Toetsingskader 64
5.12.2 Toetsing 64
5.12.3 Conclusie 65
5.13 Natuur en landschap 65
5.13.1 Natura 2000-gebieden 65
5.13.2 NNN-gebieden 65
5.13.3 Toetsing Houtopstanden en Soortenbescherming 66
5.13.4 Conclusie 68
5.14 Omgevingsveiligheid 68
5.14.1 Toetsingskader 68
5.14.2 Toetsing 69
5.14.3 Conclusie 70
5.15 Trillingen 71
5.15.1 Toetsingskader 71
5.15.2 Toetsing 71
5.15.3 Conclusie 71
5.16 Waterbelangen 71
5.16.1 Toetsingskader 71
5.16.2 Toetsing 72
5.16.3 Conclusie 74
5.17 Windhinder 75
5.17.1 Toetsingskader 75
5.17.2 Toetsing 75
5.17.3 Conclusie 75
6 Juridische planopzet 76
6.1 Algemene opzet 76
6.1.1 Inleiding 76
6.1.2 De motivering 76
6.1.3 De regels 76
6.1.4 De (digitale) verbeelding 76
6.2 Toelichting op de regels 77

6.2.1 Preambule 77
6.2.2 Inleidende regels 77
6.2.3 Functies en activiteiten 78
6.2.4 Algemene regels 78
6.2.5 Overgangsrecht 79

7 Financiële en maatschappelijke verantwoording 80

7.1 Financieel-economische haalbaarheid 80
7.2 Maatschappelijke verantwoording 80
7.2.1 Advies en instemming 80
7.2.2 Participatie 81
7.2.3 Zienswijzen 81

8 Belangenafweging en conclusie 82

8.1 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties 82
8.2 Conclusie 82

Separate bijlagen 81

Bijlage 1 Bedrijven en milieuzonering
Bijlage 2 Omgevingsgeluid -totaalplan
Bijlage 3 Programma van eisen verkennend en karterend inventariserend veldonderzoek
Bijlage 4 Bezonningsstudie
Bijlage 5 Bodemonderzoek
Bijlage 6 Ladder(s) voor duurzame verstedelijking
Bijlage 7 M.e.r.-beoordeling
Bijlage 8 Natuur en landschap
Bijlage 9 Omgevingsveiligheid
Bijlage 10 Ontplofbare oorlogsresten (inclusief vooronderzoek)
Bijlage 11 Stikstof totaalontwikkeling Molenzicht Haven-Noord
Bijlage 12 Verkeersgeneratie
Bijlage 13 Weging van het waterbelang
Bijlage 14 Windhinderonderzoek
Bijlage 15 Parkeren
Bijlage 16 Omgevingsgeluid - specifiek
Bijlage 17 Luchtkwaliteit
Bijlage 18 Stikstof Omgevingsplan 1
Bijlage 19 Hogere waarde industrielawaai
Bijlage 20 Participatieverslagen

Colofon 84

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Spijkenisse staat voor een belangrijke transitie. De stad wil aantrekkelijk blijven voor huidige en toekomstige generaties, maar het bestaande woningaanbod sluit niet meer aan op de veranderende vraag. Er is behoefte aan een stedelijk woonmilieu met variatie in typologie, prijssegment en voorzieningen. Haven-Noord, nu nog een monofunctioneel bedrijventerrein, biedt hiervoor een unieke kans. Het gebied ligt op een strategische locatie: direct aan de Groene Kruisweg, op loopafstand van het centrum en metrostation Spijkenisse Centrum, en nabij de landschappelijke kwaliteiten van de Oude Maas. Deze ligging maakt het tot een logische plek voor verdichting en functiemenging. Tegelijkertijd vormt Haven-Noord nu een "rotte kies" in de stad, met verouderde bebouwing en milieubelemmeringen. De transformatie naar Molenzicht herstelt deze plek en versterkt de entree van Spijkenisse.

In 2020 is een gebiedspaspoort Haven-Noord vastgesteld waarin kwaliteiten, knelpunten en randvoorwaarden voor herontwikkeling zijn benoemd. Deze stap vormde het vertrekpunt voor het ontwikkelplan Molenzicht, dat als stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan richting geeft aan de transformatie. Op 18 juni 2025 is een anterieure overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en gemeente Nissewaard, waarin afspraken zijn gemaakt over programma, kostenverhaal en fasering. Met andere grondeigenaren in het gebied zijn op latere momenten anterieure overeenkomsten afgesloten. Deze bestuurlijke en inhoudelijke basis maakt het noodzakelijk om het omgevingsplan(deel) te wijzigen om de ontwikkeling ook juridisch-planologisch mogelijk te maken.

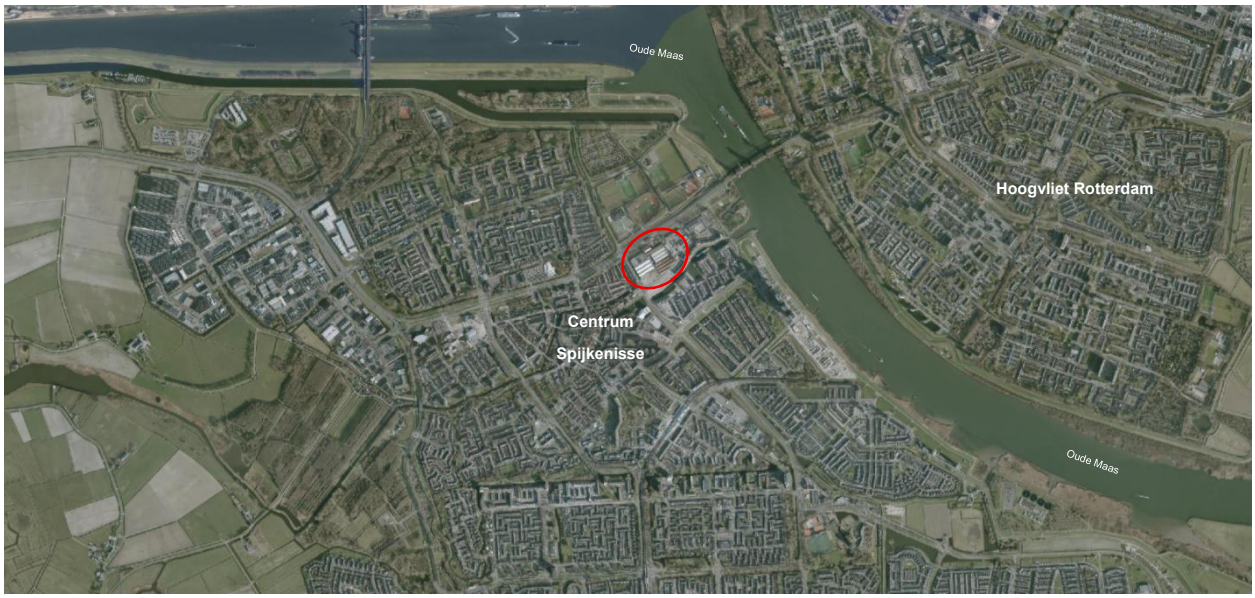
De ontwikkeling sluit naadloos aan op de gemeentelijke ambitie om in 2040 een vitale, duurzame en inclusieve woon-werkgemeente te zijn. Het plan voorziet in maximaal 1.700 woningen in diverse segmenten, gecombineerd met circa 7.000 m² BVO aan wijkondersteunende voorzieningen zoals een huisarts, een to-go supermarkt en kleinschalige bedrijven. Het wordt een autoluwe wijk met een groene, parkachtige setting en een centrale as gericht op de molen Nooitgedacht. Deze openbare ruimte vormt het hart van de buurt en nodigt uit tot ontmoeten, bewegen en verblijven.

De schaal van de ontwikkeling vraagt om een gefaseerde aanpak. De fasering houdt rekening met eigendomsverhoudingen, ontwikkeltempo, beëindiging van zittende bedrijvigheid en de noodzakelijke verkeerskundige maatregelen. Het gebied wordt planologisch opgedeeld in drie deelgebieden (Omgevingsplan 1 t/m 3), waarbij elke fase gekoppeld is aan een adequate verkeersoplossing. Deze gefaseerde strategie borgt dat elk planologisch besluit voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) en dat de verkeersafwikkeling op elk moment aanvaardbaar blijft. Daarnaast wordt de verkeersoplossing ook in een afzonderlijke omgevingsplanwijziging mogelijk gemaakt.

Omdat de ontwikkeling strijdig is met de bouw- en gebruiksregels van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Nissewaard kan het planvoornemen middels een wijziging van het omgevingsplan via toepassing van de Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM-omgevingsplan) mogelijk gemaakt worden. Het voorliggende document betreft de motivering van dit TAM-omgevingsplan van Omgevingsplan 1, waaruit blijkt dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, lid 2, Bkl). De begrenzing en het ruimtelijk functionele programma voor Omgevingsplan 1 is veder op nader toegelicht.

1.2 Projectgebied

De herontwikkeling van Haven-Noord maakt deel uit van een grootschalige gebiedsontwikkeling naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Het totale programma voorziet in meerdere fasen, waarbij het gebied planologisch wordt opgedeeld in drie deelgebieden en een aanvullende verkeersoplossing. De gebiedsontwikkeling Haven-Noord is gelegen in het noordoosten van Spijkenisse. Navolgend figuur geeft de globale ligging van de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord weer.



Figuur 1 Globale ligging gebiedsontwikkeling Haven-Noord (rood omcirkeld) (bron: PDOK)

Het totale gebied Haven-Noord wordt planologisch opgedeeld in meerdere fasen, waarvan Omgevingsplan 1 het westelijke deel vormt. Binnen deze fase is sprake van een verdere onderverdeling in deelgebieden A, B en C, die samen het plandeel Omgevingsplan 1 vormen. Deze indeling hangt nauw samen met eigendomsverhoudingen en afspraken tussen de betrokken ontwikkelaars. Binnen de deelgebieden A, B en C1/C2 zijn afzonderlijke programma's vastgesteld voor het aantal woningen en het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (BVO) voor niet-woonfuncties. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

Het gedeelte voor woningbouw is kadastraal bekend onder de volgende percelen:

- Sectie C, nummers 493, 513, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578,1720, 4063 (al dan niet gedeeltelijk).

En is onderverdeeld in 3 delen:

- Deelgebied AB staat kadastraal staat het projectgebied bekend als Sectie C, nummers 720 en 513 (al dan niet gedeeltelijk);
- Deelgebied C1 staat kadastraal bekend als Sectie C, nummer 493 (al dan niet gedeeltelijk);
- Deelgebied C2 staat kadastraal bekend als Sectie C, nummers 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578 (al dan niet gedeeltelijk).

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van het beoogde projectgebieddeel waar de woningbouw wordt beoogd. De exacte begrenzing volgt uit de planverbeelding.

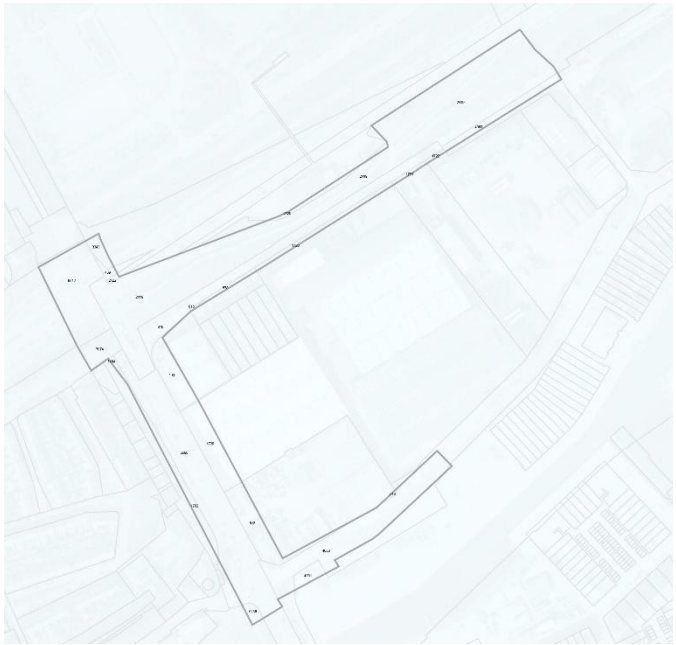


Figuur 2 Kadastrale percelen Omgevingsplan 1

Daarnaast worden enkele aangrenzende verkeersstructuren meegenomen om een goede ontsluiting te waarborgen. Dit betreft de volgende perceelsnummers:

- Sectie C, nummers 439, 493, 513, 578, 615, 616, 1720, 1721, 1722, 2419, 2420, 2422, 3343, 4031 en 4063 (al dan niet gedeeltelijk);
- Sectie E, nummers 1702, 6436, 6642, 6598 en 7074 (al dan niet gedeeltelijk).

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van het beoogde projectgebieddeel waar de verkeersontsluiting wordt beoogd. De exacte begrenzing volgt uit de planverbeelding.



Figuur 3 Kadastrale percelen aangrenzende verkeersstructuren

1.3 Juridisch planologisch kader

1.3.1 Vigerend omgevingsplan

Op dit moment is de gemeente Nissewaard nog bezig met het opstellen van een nieuw Omgevingsplan. Het huidige Omgevingsplan gemeente Nissewaard bestaat dan ook uit het van rechtswege tijdelijk deel met daarin de geldende bestemmingsplannen, de lokale verordeningen en de regels op rijksniveau (de zogenaamde bruidsschat). In relatie tot het voorliggende plan zijn alleen de geldende beheersverordeningen en bestemmingsplannen van belang; er wordt niet afgeweken van de bruidsschat. Als onderdeel van het tijdelijk omgevingsplan van de gemeente Nissewaard zijn ter plaatse van het projectgebied de volgende beheersverordeningen en bestemmingsplannen van kracht.

Beheersverordening 'Beheersverordening Haven-Noord'
Ter plaatse van het projectgebied voor omgevingsplan 1 rust voor een groot gedeelte de beheersverordening 'Haven-Noord', onherroepelijk vastgesteld d.d. 25 april 2018. Binnen het projectgebied rusten de volgende bestemmingen; 'Bedrijven', 'Groen', 'Groen – Structureel' en 'Verkeer'. Tevens beschikt een gedeelte van het projectgebied aan de hand van de beheersverordening over de gebiedsaanduidingen 'Vrijwaringszone – Molenbiotoop', 'Waterstaat – Waterkering' en 'Vrijwaringszone – Vaarweg'.

Beheersverordening 'Hartel-Oostbroek'
Een gedeelte van het projectgebied, waar de beoogde verkeersontsluiting van het plan zal worden gerealiseerd, is gelegen binnen de beheersverordening 'Hartel-Oostbroek', onherroepelijk vastgesteld d.d. 24 april 2013. Binnen het projectgebied rusten de volgende bestemmingen; 'Groen', 'Verkeer – 1', 'Verkeer – 2', 'Water' en 'Sport'. Tevens beschikt een gedeelte van het projectgebied aan de hand van de beheersverordening over de gebiedsaanduidingen 'Vrijwaringszone – Molenbiotoop' en 'Waterstaat – Waterkering'.

Bestemmingsplan 'De Haven 2019'
Een klein gedeelte van het projectgebied, bedoeld voor de beoogde verkeersoplossing is gelegen binnen het bestemmingsplan 'De Haven', onherroepelijk vastgesteld op d.d. 23 september 2020. Aan de hand van het bestemmingsplan beschikt de planlocatie over de volgende bestemmingen; 'Verkeer -1' en 'Groen'. Tevens beschikt het projectgebied over de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' en de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop'.

Bestemmingsplan 'Noord' (en 'Noord, eerste herziening')
In de noordwestelijke hoek van het projectgebied, ter hoogte van het kruispunt Groene Kruisweg – Schenkelweg, geldt daarnaast het bestemmingsplan 'Noord, eerste herziening' welke is vastgesteld op 14 september 2016. Het bestemmingsplan is een herziening van het onderliggende bestemmingsplan 'Noord' welke is vastgesteld op 14 juli 2011. Ter plaatse van het projectgebied hebben er in de herziening geen wijzigingen plaatsgevonden. Hierdoor beschikt het projectgebied op basis van het bestemmingsplan 'Noord' over de volgende bestemmingen: 'Verkeer – 1', 'Groen', 'Waterstaat – Waterkering', 'vrijwaringszone – molenbiotoop' en 'geluidszone – industrie'.

Bestemmingsplan 'parapluplan opheffen geluidszone Haven-Hongerland'
Op het projectgebied ligt tevens het paraplubestemmingsplan opheffen geluidszone 'Haven-Hongerland', vastgesteld op 11 mei 2018. Dit bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op het opheffen van de op 4 mei 1993 door Gedeputeerde Staten vastgestelde en op 5 juli 1993 bij Koninklijk Besluit No. 93.005529 goedgekeurde geluidszone 'Haven-Hongerland'. Binnen onderhavig projectgebied zijn de eerder opgenomen geluidzones in de beheersverordening 'Haven-Noord' en 'Hartel-Oostbroek' komen te vervallen.

Beheersverordening 'Parkeren & laden en lossen'
Tot slot ligt het projectgebied binnen de grenzen van de beheersverordening 'Parkeren & laden en lossen', vastgesteld d.d. 17 mei 2023. In deze beheersverordening is een regeling opgenomen, een voorwaardelijke verplichting, die verwijst naar de 'Parkeernormennota Nissewaard 2022'. Nieuwe ontwikkelingen dienen voldoende parkeervoorziening te realiseren, conform de Parkeernormennota Nissewaard 2022, of daar gemotiveerd vanaf te wijken.

Programma 'programma geluid Nissewaard'
Tot slot geldt dat het omgevingsplan een koppeling bevat met het gemeentelijke Programma Geluid Nissewaard, vastgesteld door de gemeenteraad op 25 maart 2025 en in werking getreden op 23 april 2025. Dit programma vormt het lokale afwegingskader voor het toestaan van verhoogde geluidwaarden bij nieuwe ontwikkelingen. De toepassing van deze regels is nader toegelicht in paragraaf 5.2 'Akoestiek (spoor)wegverkeer', waarin de resultaten van het akoestisch onderzoek en de vaststelling van hogere waarden worden beschreven.

1.3.2 Strijdigheden
Aan de hand van het vigerende beheersverordeningen 'Haven-Noord', 'Hartel-Oostbroek' en het bestemmingsplan 'De Haven' is de realisatie van woningen dan wel bijbehorende voorzieningen zowel ruimtelijk als functioneel niet toegestaan.

1.4 Procedure

1.4.1 Het proces t.a.v. de te doorlopen procedure
Molenzicht Haven Noord is de laatste grootschalige gebiedsontwikkeling van Spijkenisse. De herontwikkeling van het bedrijventerrein Haven-Noord draagt bij aan de realiseren van ambities uit onder andere de structuurvisie Spijkenisse 2010-2020, het ontwikkelperspectief Nissewaard 2040 én de Omgevingsvisie Spijkenisse centrum waar het ontwikkelgebied Haven-Noord expliciet wordt aangewezen als onderdeel van het centrumgebied. Dit betekent dat de transformatie van Haven-Noord niet op zichzelf staat, maar een directe bijdrage levert aan de hoofdambitie om het centrum te verlevendigen en een stedelijk woonmilieu te creëren met een hogere dichtheid, meer reuring en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte.

In 2020 is een gebiedspaspoort Haven-Noord vastgesteld. Hierin zijn kwaliteiten en knelpunten benoemd en zijn ook de belangrijkst uitgangspunten en randvoorwaarden voor herontwikkeling van dit gebied opgenomen.

In de periode tussen 2020 en 2025 zijn er verschillende plannen uitgewerkt, waarvan het ontwikkelplan "Molenzicht" als stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan voor de ontwikkeling van Molenzicht Haven Noord planologische doorvertaling krijgt.

Op d.d. 18 juni 2025 is een anterieure overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente Nissewaard. Met andere grondeigenaren in het gebied is op een later moment een anterieure overeenkomst afgesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het gebied, het programma en de wijze waarop met het kostenverhaal wordt omgegaan.

Op 15 oktober 2025 is door de gemeenteraad een besluit genomen dat voor de ontwikkeling geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden omdat geen sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu.

1.4.2 Procedure strategie gebiedsontwikkeling Haven-Noord
De herontwikkeling van Haven-Noord zal gefaseerd ontwikkeld worden. Dit heeft te maken met de eigendomsverhoudingen, ontwikkeltempo, afspraken over beëindiging of afbouwen van de zittende bedrijvigheid, schaal en omvang van het programma in combinatie met de te treffen verkeerskundige maatregelen die nodig zijn om een adequate verkeersafwikkeling te kunnen garanderen.

Omgevingsplan 1
Uit verkeerskundige studies blijkt dat voor een goede verkeersafwikkeling in ieder geval aanpassingen aan de omliggende infrastructuur nodig zijn. Een aanpassing aan de Schenkelweg levert een aanvaardbare verkeersafwikkeling op voor de eerste fasen van de herontwikkeling. Om een planologisch kader voor de aanpassing van de Schenkelweg en de herontwikkeling van de eerste fase van de gebiedsontwikkeling Haven-Noord vast te stellen, wordt gestart met een wijziging van het omgevingsplan. Dit betreft de gronden ter plaatse van de beoogde verkeerskundige maatregel aan de Schenkelweg en het kruispunt Schenkelweg-Groene Kruisweg

en de gronden waar de eerste bouwvelden voor de woningbouw met bijbehorende buurtvoorzieningen gaan komen.

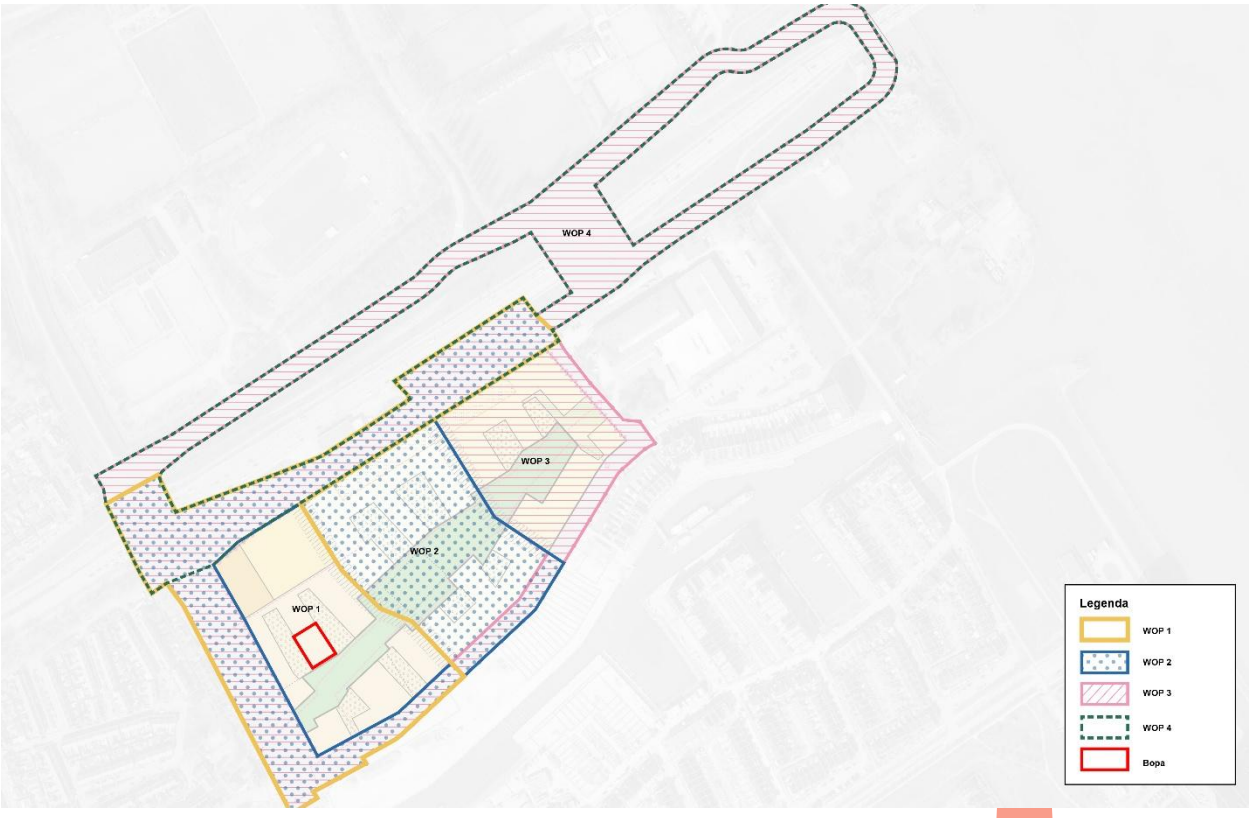
Bouwveld binnen Omgevingsplan 1
Om een vliegende start te kunnen maken met de herontwikkeling, is er voor een bouwveld binnen omgevingsplan 1 een concreet bouwplan ontwikkeld voor circa 30 tot 35 woningen en bijbehorende (parkeer)voorzieningen. Hiervoor wordt een separate planologische procedure opgestart in de vorm van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplan activiteit (BOPA). De locatie van dit bouwveld is zodanig gesitueerd dat ontwikkeling van dit bouwveld vanuit het oogpunt van evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) te verantwoorden is.

Fase 2
In een tweede (en derde) fase worden de verder naar het noordoosten gelegen bouwvelden planologisch herbestemd. Telkens is een planologisch besluit waarin de herontwikkeling naar woningbouw wordt mogelijk gemaakt, gekoppeld aan de benodigde adequate verkeersoplossing om een goede ontsluiting en afwikkeling ten allen tijden te kunnen garanderen.

Fase 3
In de derde fase is sprake van een intensiever ruimtelijk programma, in de vorm van enkele woontorens. Uit de verkeerskundige studies blijkt dat in deze fase niet alleen een aanpassing aan de Schenkelweg en het kruispunt Schenkelweg-Groene Kruisweg nodig is maar dat er ook een aanvullende ontsluitingsmogelijkheid moet zijn. Er zijn hiervoor verschillende varianten in beeld. Er is sprake van een voorkeursvariant; 'onder de brug' (zie hiervoor tevens paragraaf 3.3) en een alternatief hierop in de vorm van een directe extra aansluiting met een verkeersregelinstallatie (VRI) op de Groene Kruisweg. Ook is er een variant met een tunnel onder de Groene Kruisweg door. Alle varianten worden planologisch mogelijk gemaakt en de realisatie van minimaal één van deze varianten is gekoppeld aan de woningbouwontwikkeling in de derde fase. Wanneer gekozen wordt voor de variant met tunnel onder de Groene Kruisweg geldt dat er nog bepaalde onderzoeken en afstemming nodig is. Uitvoering van deze onderzoeken en afstemming met ketenpartners is als voorwaarde in de regels geborgd.

Fase 4
Om de infrastructurele aanpassingen ook los van de ontwikkeling die in de derde fase voorzien is mogelijk te maken, is een vierde omgevingsplanwijziging beoogd. Deze wijziging maakt zowel de ontsluitingsvariant 'onder de brug' als de VRI al dan niet met tunnelvariant op de Groene Kruisweg planologisch mogelijk.

In navolgend figuur is de beoogde strategie voor de juridisch-planologische fasering en borging in te nemen planologische besluiten weergegeven.



Figuur 4 Faseringskaart Molenzicht- Haven Noord (bron: Movares)

Vervolg

In een later stadium kunnen ook de gronden van Horecaworld worden betrokken en herontwikkeld, hierover zal een separate planologische procedure worden doorlopen. Een mogelijke herontwikkeling van de gronden van Horecaworld maken geen onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Haven-Noord waarvoor een samenhangend planologisch instrumentarium wordt opgesteld. Ook zijn met de eigenaren van Horecaworld geen anterieure afspraken gemaakt over een mogelijke herontwikkeling.

Totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord

Ter verantwoording en motivering van de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord zijn verschillende omgevingsonderzoeken uitgevoerd die aantonen dat de gebiedsontwikkeling als geheel én met in acht neming van de gepresenteerde fasering niet evident onuitvoerbaar is. Er is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject, waarvoor geen directe mer-plicht geldt. De omgevingsplannen zijn echter wel mer-beoordelingsplichtig waardoor er een mer-beoordelingsbesluit nodig is. Voor de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord is een separaat mer-besluit genomen door de Raad van de gemeente Nissewaard (d.d. 15 oktober 2025, Raadszaaknummer 4591962). De Raad heeft - gelet op artikel 16.36 lid 3 en 4 van de Omgevingswet vastgesteld dat er bij de ontwikkeling van Molenzicht Haven Noord geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten en dat er geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden.

De mer-beoordeling heeft een signalerende functie en vormt een belangrijk toetsingskader voor de verdere planvorming. Het besluit geeft aan dat de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord inclusief de voorgestelde fasering, op basis van de ruimtelijke motivering met bijbehorende (globale) onderzoeken, niet evident onuitvoerbaar is. Dit betekent dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten die een volledige milieueffectrapportage noodzakelijk maken. De beoordeling biedt daarmee zekerheid voor de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen en kan in het proces worden gebruikt als onderbouwing bij afzonderlijke planologische besluiten.

De mer-beoordeling is geen eindpunt, maar een basis waarop aanvullende onderzoeken per fase worden uitgevoerd. Elk individueel omgevingsplan moet aantonen dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en dat de ontwikkeling past binnen de geldende instructieregels. In het bijzonder speelt hierbij de onderliggende bedrijfsbestemming(en) in relatie tot de voorgenomen woningbouw. Daarom is aanvullend op de allesomvattende omgevingsonderzoeken (gebiedsontwikkeling Haven-Noord) gewerkt met oplegnotities die specifiek ingaan op de aandachtspunten per individueel plan en de verhouding dit individuele plan op de omliggende functies. De mer-beoordeling fungeert hierbij als referentie en vangnet: mocht in een latere fase blijken dat omstandigheden wijzigen, dan kan hierop worden teruggevallen om de integrale afweging te onderbouwen.

1.4.3 Procedure insteek voorliggend planologisch besluit

Zoals in paragraaf 1.3.2. is benoemd is de voorgenomen ontwikkeling in strijd met het vigerend (tijdelijk) omgevingsplan van de gemeente Nissewaard. Om de ontwikkeling van Omgevingsplan 1 toch mogelijk maken wordt het tijdelijke omgevingsplan herzien met toepassing van de mogelijkheid om een TAM-omgevingsplan op te stellen. Het TAM-omgevingsplan dient inhoudelijk te voldoen aan alle eisen van de Omgevingswet en bijbehorende wet- en regelgeving, maar voldoet nog niet aan de digitale standaarden daarvan. Het TAM-omgevingsplan maakt na vaststelling onderdeel uit van het nieuwe omgevingsplan van de gemeente Nissewaard. Er is gebruik gemaakt van een gemeentelijke standaard voor TAM-plannen om uniformiteit zoveel als mogelijk te waarborgen.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van de bestaande situatie is opgenomen. Daarna zal in hoofdstuk 3 de voorgenomen ontwikkeling worden toegelicht. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit TAM-Omgevingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 4 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 5 wordt inzicht gegeven in diverse omgevingsaspecten die van belang zijn voor het voorliggende TAM-Omgevingsplan. In hoofdstuk 6 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven en in hoofdstuk 7 komen het financiële en procedurele aspect aan bod. Daarna wordt er in hoofdstuk 8 afgesloten met de belangenafweging en conclusie.

2 Beschrijving bestaande situatie

2.1.1 Haven-Noord

De herontwikkeling van Haven-Noord maakt deel uit van een grootschalige gebiedsontwikkeling naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Het totale projectgebied ligt in het noordoosten van Spijkenisse, tussen de Groene Kruisweg, de haven en het centrum. Het gebied vervulde decennialang een belangrijke rol als bedrijventerrein, maar sluit niet langer aan op de ruimtelijke en economische ambities van de gemeente. De huidige bebouwing is verouderd en kent een monofunctioneel karakter, waardoor de potentie van deze strategische locatie niet wordt benut.



Figuur 5 Luchtfoto huidige situatie Haven-Noord

2.1.2 Omgeving

Door de ligging ten opzichte van de haven, het stadscentrum en de directe ontsluiting aan de Groene Kruisweg heeft het gebied Haven-Noord veel potentie. Door de huidige functie, gebruik en bebouwing is dit momenteel niet zichtbaar. Gezien de ligging van het gebied nabij het stadscentrum van Spijkenisse en de relatie met de haven en de landschappelijke kwaliteiten van de Oude Maas, leent deze locatie zich voor diversiteit aan functies die naast en door elkaar kunnen bestaan. Denk hierbij aan werk- en ontmoetingsplekken voor ondernemers, creatieve bedrijvigheid, horeca en voorzieningen die bijdragen aan een dynamische stedelijke omgeving. Inwoners moeten hier prettig kunnen wonen, maar tegelijkertijd moet het gebied uitnodigen tot creativiteit, ontmoeten en diverse vormen van werken.

<u>Centrum en voorzieningen</u>

Haven-Noord is gelegen op steenworp afstand van de voorzieningen in het centrum. Denk hierbij aan de vele winkels, theater, supermarkten en horeca. De stad scoort goed op voorzieningsniveau. De nieuwe bewoners van Haven-Noord kunnen wandelend binnen een paar minuten deze primaire en secundaire levensbehoefte bereiken.

Recreatie en sport
Haven-Noord bevindt zich net ten zuiden van de Groene Kruisweg. Ten noorden hiervan bevindt zich een sportpark met diverse faciliteiten. Lopend, met de fiets of met ander vervoer liggen deze voorzieningen nabij Haven-Noord. Ook andere recreatiemogelijkheden zijn niet ver weg, zoals het Hartelpark of de Oude Maas.

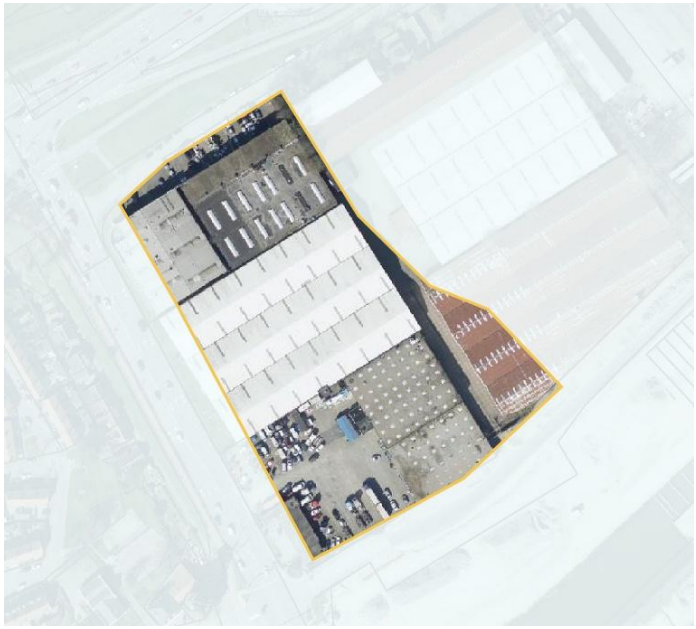
(Openbaar) vervoer
De wijk ligt goed ontsloten voor diverse soorten vervoer. De nabijheid van metrostation Spijkenisse Centrum is een voordeel. Vanaf hier is het centrum van Rotterdam zonder overstappen binnen een halfuur te bereiken. Ook met de auto is de wijk makkelijk bereikbaar via de Schenkelweg, Groene Kruisweg, Spijkenisserbrug, N218 en A15. In samenhang met de ontwikkeling van het plan worden ook de aansluitingen op het bestaande wegennet verbeterd zodat een betere doorstroming kan worden bereikt. In het plan zelf is gekozen voor een zoveel mogelijk centrale oplossing van het auto parkeren in een parkeer/mobiliteitshub.

2.1.3 Omgevingsplan 1

Omgevingsplan 1 vormt de eerste stap binnen de grootschalige gebiedsontwikkeling Haven-Noord, maar wordt in dit omgevingsplan zelfstandig behandeld. Het projectgebied van Omgevingsplan 1 ligt aan de westzijde van Haven-Noord, direct grenzend aan de Groene Kruisweg. In de huidige situatie betreft het een bedrijventerrein met voornamelijk kleinschalige bedrijfsbebouwing, opslagruimten en verhardingen. De bebouwing is functioneel van aard en kent een beperkte ruimtelijke kwaliteit. Het gebied wordt grotendeels gebruikt voor bedrijfsactiviteiten in de lagere milieucategorieën, zoals autogerelateerde bedrijven, een bouwmarkt en opslag.

De openbare ruimte is sterk verhard en ingericht voor autoverkeer en parkeren. Groenvoorzieningen ontbreken vrijwel volledig, waardoor het gebied een stenige uitstraling heeft. De ontsluiting vindt plaats aan de Schenkelweg en – via de Ingenieur Herman de Grootweg - aan de Groene Kruisweg, die beide een belangrijke verkeersfunctie vervullen en deels onderdeel uitmaken van het projectgebied. Binnen het projectgebied zijn geen woningen aanwezig en er is geen sprake van een woonfunctie.

Het gebied kent verschillende eigendomsverhoudingen, die bepalend zijn voor de interne indeling. Binnen Omgevingsplan 1 zijn drie deelgebieden te onderscheiden (A, B en C), waarbij C verder is gesplitst in C1 en C2. Deze structuur weerspiegelt de huidige eigendomssituatie en vormt de basis voor afspraken tussen betrokken partijen.



Figuur 6 Luchtfoto plangrens Omgevingsplan 1

3 Voorgenomen ontwikkeling

3.1 Haven-Noord

Haven-Noord ondergaat een grootschalige transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Het totaalplan voorziet in circa 1.700 woningen in diverse segmenten bestaande uit zowel koop- als huurwoningen, waarvan 20% sociale huur, 30% middendure koop en huur, en 50% dure koop en huur. Binnen dit woningbouwprogramma is voorzien in de mogelijkheid om een deel van de appartementen (maximaal 100 appartementen) op te splitsen ten behoeve van bijzondere woonvormen. De ontwikkeling van deze woningen gaat gecombineerd met ongeveer 7.000 m² BVO aan wijkondersteunende voorzieningen, zoals maatschappelijke functies, dienstverlening, horeca en werkplekken in kantoren en kantoorachtige bedrijvigheid.

Door de omvang en complexiteit wordt de gebiedsontwikkeling gefaseerd uitgevoerd, waarbij elke fase planologisch wordt voorbereid en gekoppeld aan de benodigde verkeerskundige maatregelen. Deze aanpak borgt flexibiliteit en uitvoerbaarheid, terwijl de integrale visie voor Haven-Noord leidend blijft. Deze visie richt zich op een hoogstedelijk woonmilieu dat wordt gecombineerd met een groene, klimaatadaptieve inrichting. Het creëren van een gezonde leefomgeving staat centraal: meer groen verhoogt de kwaliteit van leven, terwijl een dominante aanwezigheid van auto's en parkeerplaatsen juist afbreuk doet aan deze ambitie. De ontwikkeling is gericht op een groene en autoluwe inrichting, met een centrale openbare ruimte die de molen Nooitgedacht als identiteitsdrager benadrukt. Deze groene as vormt het hart van de wijk en versterkt de verbinding tussen het centrum van Spijkenisse en het waterfront. Een mobiliteitshub aan de Groene Kruisweg zorgt voor een innovatieve parkeeroplossing en draagt bij aan een duurzame mobiliteitsstrategie. Het plan creëert daarmee een hoogstedelijk woonmilieu dat inspeelt op de woningbehoefte in Nissewaard en de regio Rotterdam.

Binnen het totaalplan wordt parkeren gefaseerd en flexibel georganiseerd zodat deze op ieder moment aansluit bij het stedenbouwkundige wensbeeld. In de eerste fase gebeurt dit via bestaande voorzieningen en tijdelijke maaiveldlocaties, aangevuld met gebouwde parkeervoorzieningen in plinten. In latere fasen verschuift de strategie naar geconcentreerde oplossingen, zoals een mobiliteitshub aan de Groene Kruisweg, die ruimte biedt voor deelmobiliteit en elektrische laadpunten. Kleinschalige gebouwde parkeervoorzieningen langs hoofdstructuren en bezoekersparkeren op maaiveld blijven onderdeel van het systeem. Alle voorzieningen worden architectonisch geïntegreerd met groene gevels en daken die benut worden voor energieopwekking en waterretentie, zodat parkeren niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

Om verdere flexibiliteit in de uitvoering van de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord te waarborgen, is een schuifruimte voor de verschillende functies opgenomen. Dit houdt in dat het aantal woningen tussen de verschillende fasen (1, 2 en 3) kan worden uitgewisseld, met een maximale afwijking van 15% ten opzichte van het maximaal aantal toegestane woningen. Voor fase 3 geldt dat het totaal aantal woningen binnen fase 3 met maximaal 10% mag toenemen. Deze flexibiliteit maakt het mogelijk om in te spelen op marktdynamiek en eigendomsverhoudingen, zonder dat de integrale visie wordt losgelaten. Als harde randvoorwaarde geldt dat het totaal aantal woningen binnen Molenzicht-Haven-Noord niet meer mag bedragen dan 1.700. Deze bovengrens is juridisch geborgd via een parapluregeling.

Daarnaast biedt het plan ruimte om niet-woonfuncties om te zetten naar woningen. Hiervoor geldt een beoordelingsregel: per 100 m² BVO aan commerciële functies mag één extra woning worden toegevoegd binnen het betreffende plandeel. Hiervoor geldt een maximum van 1.300 m2 bvo binnen woongebied-c1 en 400 m2 bvo binnen woongebied-c2. Ook voor deze flexibiliteit blijft het absolute maximum van 1.700 woningen onverkort van kracht. Wanneer van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan de parkeernormen en dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Dit vraagt in het bijzonder om een toetsing van akoestiek en de effecten van functiemenging tussen woningen en niet-woonfuncties.



Figuur 7 Indicatief totaal eindbeeld Molenzicht Haven-Noord

3.1.1 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet is vastgelegd in het ontwikkelplan en het beeldkwaliteitsplan (BKP), welke is gekoppeld als bijlage aan de regels. De ruimtelijke structuur is opgebouwd rondom een centrale groene as dat als identiteitsdrager fungeert en een zichtlijn vormt richting molen Nooitgedacht. Deze molen speelt een centrale rol in het ontwerp; de molenbiotoop is leidend geweest bij het bepalen van bouwhoogtes en zichtrelaties. Binnen de molenbiotoop zijn hoogtebeperkingen toegepast conform de provinciale instructieregels, zodat de vrije windvang en het zicht op de molen behouden blijven.

De bebouwing bestaat uit losse appartementengebouwen in het groen, met een geleidelijke opbouw van bouwhoogte van west naar oost. Aan de westzijde sluit de bebouwing aan op de bestaande lagere structuur van het centrum, terwijl aan de oostzijde een ensemble van drie torens wordt gerealiseerd als schakel naar het waterfront en de hoogbouw langs de Oude Maas. Deze torens krijgen een onderscheidend silhouet en worden architectonisch georkestreerd als familie, met variatie in kroonvorm en geveluitwerking.

Tussen de bouwblokken bevinden zich zogenaamde groene wiggen: secundaire groene ruimten die zorgen voor licht, lucht en visuele verbindingen. Deze wiggen dragen bij aan de klimaatadaptieve inrichting en versterken de verblijfskwaliteit. De wijk wordt autoluw ingericht, met een mobiliteitshub aan de Groene Kruisweg als centrale parkeeroplossing. Hierdoor ontstaat ruimte voor een hoogwaardige openbare ruimte, waarin ontmoeting, beweging en biodiversiteit centraal staan. Binnen deze groene zones is centraal (in Omgevingsplan 2) ruimte gereserveerd voor een kleinschalig paviljoen, dat kan fungeren als ontmoetingsplek en zo bijdraagt aan de levendigheid van het gebied.

De stedenbouwkundige opzet is flexibel en robuust, en biedt ruimte voor gefaseerde ontwikkeling. Elk deelgebied sluit aan op de integrale visie en draagt bij aan een samenhangend stadsbeeld. De hoeken van de bouwvelden lenen zich voor commerciële plinten, waarmee een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. De wijk wordt daarmee niet alleen een woonlocatie, maar ook een plek voor ondernemerschap, zorg, kleinschalige horeca en maatschappelijke functies.

3.2 Omgevingsplan 1

Omgevingsplan 1 vormt de eerste stap in de transformatie van Haven-Noord naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Deze fase richt zich op een deelgebied aan de westzijde van het projectgebied, direct grenzend aan de Groene Kruisweg en de Schenkelweg. Het omgevingsplan voor Omgevingsplan 1 maakt de herbestemming van deze gronden mogelijk en legt de basis voor de verdere gebiedsontwikkeling. Binnen Omgevingsplan 1 wordt een eerste bouwveld ontwikkeld, waarbij via een separate BOPA-procedure een appartementencomplex van circa 30 tot 35 woningen en een tijdelijke parkeervoorziening met ontsluiting wordt gerealiseerd.

Hoewel Omgevingsplan 1 zelfstandig planologisch wordt voorbereid en er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties bij een fasegewijze ontwikkeling, is er duidelijk sprake van een gewenst eindbeeld die opgenomen is in de integrale visie voor Haven-Noord, vastgelegd in het ontwikkelplan "Molenzicht" als stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan voor de ontwikkeling van het totaalgebied Molenzicht Haven Noord. De stedenbouwkundige keuzes, zoals de groene inrichting en de mobiliteitsstrategie, sluiten aan op het totaalplan en vormen robuuste basis voor de verdere plandelen.

Omgevingsplan 1 kent verschillende ontwikkelaars en eigenaren. Er zijn afspraken gemaakt met de verschillende partijen over de verdeling van het functionele programma.

3.2.1 Stedenbouwkundige opzet Omgevingsplan 1

De stedenbouwkundige opzet is afgestemd op de uitgangspunten uit het ontwikkelplan Molenzicht en het beeldkwaliteitsplan, waarbij nadrukkelijk rekening is gehouden met de molenbiotoop van molen Nooitgedacht. De bouwhoogte binnen Omgevingsplan 1 blijft binnen de gestelde beperkingen, zodat de vrije windvang en zichtlijnen op de molen behouden blijven.

Omgevingsplan 1 betreft de start van de ontwikkeling, maar ook de start van een groene centrale as die visueel en functioneel de verbinding legt tussen de molen en de kopbebouwing aan de havenzijde. Deze zichtlijn vormt een belangrijk ruimtelijk principe en draagt bij aan de herkenbaarheid en identiteit van de nieuwe wijk.

De bebouwing bestaat uit gestapelde appartementen in losse blokken, gepositioneerd in het groen. Tussen de bouwblokken worden groene wiggen gerealiseerd, die zorgen voor licht, lucht en een klimaatadaptieve inrichting. De hoeken van de bouwvelden lenen zich voor commerciële plinten, waarmee een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. In Omgevingsplan 1 wordt echter geen kleinschalige detailhandel zoals een gemakswinkel voorzien, vanwege de korte afstand tot het stadscentrum. De commerciële functies zijn gericht op buurtgerichte voorzieningen en maatschappelijke functies die complementair zijn aan het bestaande aanbod.

Qua materiaalgebruik en kleurstelling is gekozen voor een lichter palet in Omgevingsplan 1. De plinten worden steviger vormgegeven, terwijl de bovenste lagen juist lichter zijn. De kleurstelling verloopt niet alleen tussen de verschillende gebouwen, maar ook binnen de gevels zelf, waardoor een subtiele opbouw ontstaat die bijdraagt aan de verfijning van het straatbeeld.

Bij de overgang tussen openbaar en privé wordt in Omgevingsplan 1 intensief aandacht besteed aan de inrichting. Er wordt relatief veel gebruik gemaakt van de Delftse stoep, afgewisseld met privé-tuinen, geveltuinen en hagen voor woningen. De plint of het basement is in deze fase beperkt tot één laag of circa één meter hoogte. In latere fasen (2 en 3) wordt dit verder uitgebouwd tot twee lagen en vormt het basement een stevige basis voor torens, maar in Omgevingsplan 1 blijft de opzet nog kleinschaliger.

Langs de groene centrale as is ruimte voor een speelplek. Verder leent deze as zich voor de vestiging van een kleinschalige horecavoorziening zoals een koffie- of broodjeszaak, die bijdraagt aan de levendigheid van het park. Op de hoeken van Omgevingsplan 1 worden ruimtelijke accenten voorzien, die niet alleen zorgen voor een functionele invulling, maar ook de zichtlijnen versterken en de entrees van de wijk markeren.

3.2.2 Programma's

3.2.2.1 Wonen

Het initiatief voorziet in een divers woonprogramma van maximaal 450 woningen met zowel koop- als huurwoningen, waaronder sociale en middeldure huur. Hiermee wordt ingespeeld op de huidige vraag en toekomstige marktdynamiek. Het huidige woningaanbod sluit onvoldoende aan op de behoefte; zonder ingreep neemt dit tekort verder toe. Dit plan biedt daarom een flexibel kader dat kan meebewegen met veranderende omstandigheden.

Het woningaanbod varieert van studio's tot appartementen met één, twee of drie slaapkamers. Hiermee ontstaat een breed palet dat aansluit bij verschillende levensfasen en wooncarrières. Haven-Noord vult zo een ontbrekende schakel in het lokale aanbod.

De opzet stimuleert ontmoeting voor bewoners. Een groene loper vormt de centrale as van het plan, geflankeerd door woongebouwen met commerciële voorzieningen. Tussen de bouwblokken liggen secundaire groene zones, waardoor alle woningen aan het groen grenzen en via openbare buitenruimten met elkaar verbonden zijn.

Flexibiliteit binnen Omgevingsplan 1

Binnen Omgevingsplan 1 is eveneens voorzien in flexibiliteit, zodat de ontwikkeling kan inspelen op eigendomsverhoudingen en afspraken tussen de betrokken partijen. Het plandeel WOP 1 is onderverdeeld in deelgebieden AB en C1 en C2. Voor elk deelgebied zijn afzonderlijke programma's vastgesteld voor het aantal woningen en het aantal vierkante meters BVO voor niet-woonfuncties. Voor het programma wonen bedraagt dit in deelgebied AB (max.) 300, in C1 (max.) 55 en in C2 (max.) 95 woningen.

Om een robuuste uitvoering mogelijk te maken, is een schuifruimte van maximaal 15% toegestaan naar deelgebied AB (komend vanuit het programma van de deelgebieden C1 en C2). Dit biedt ruimte om het programma aan te passen zonder dat de totale opzet wordt aangetast. Het richtprogramma en deze uitwisselbaarheid is ook visueel opgenomen in de regiekaart onder 3.2.2.2..

3.2.2.2 Niet-woonfuncties

Door in te zetten op een nieuw woon-werkgebied wordt naast het uitgebreide woonprogramma ook ruimte voor werken gerealiseerd. Binnen Omgevingsplan 1 is hiervoor programmatisch ruimte gereserveerd voor kleinschalige bedrijven, commerciële en sociale voorzieningen. Deze functies zijn primair gepositioneerd in de plinten van de woongebouwen, waarmee wordt bijgedragen aan een levendig straatbeeld en actieve randen. Via een beoordelingsregeling is het ook mogelijk om deze functies op verdiepingen te situeren, bijvoorbeeld een kantoor boven een horecagelegenheid of een behandelkamer voor een fysiotherapeut.

De niet-woonfuncties zijn complementair aan het bestaande aanbod in Spijkenisse en sluiten aan op de behoeften van toekomstige bewoners. Voorbeelden zijn maakbedrijven, kleinschalige horeca, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke functies zoals een huisarts, fysiotherapie of een sportvoorziening. De vestiging van onderwijsfuncties is gekoppeld aan een beoordelingsregel waarbij nader moet worden onderbouw dat sprake is van ETFAL, waarbij met name gekeken dient te worden naar het akoestische klimaat ter plaatse van de onderwijsvoorziening. Maar ook naar zaken zoals verkeersafwikkeling (Kiss and Ride) en effecten op omliggende (nieuwe) woningen.

Het programma voor Molenzicht Haven-Noord bestaat uit de volgende onderdelen.

Functie:	Voorstel uit marktonderzoek:	Planologische regeling M² bvo:	Omgevingsverordening:
(informele) bedrijvigheid/ Kantoren/	Kansen kleinschalige informele kantoorhoudende bedrijvigheid in gemengde gebieden (vanuit trends, ontwikkelingen, beleidskaders)	'Bedrijvigheid' al vergund Kleine kantoren max. 5.000 m² totaal max. 1.000 m² per vestiging	7.51 lid 2b: kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bvo van 1.000 m² per vestiging voor zover geen cluster van meer dan vijf kantoren ontstaat
Perifere detailhandel	Al aanwezig (proof of concept), goede ruimtelijke inpassing nodig	Al aanwezig/vergund in gebied (per saldo geen toevoeging): Beoordelingsregel voor: - max. 2.000 m² totaal -max. 2.000 m² per vesti ging	Artikel (7.49). In afwijking van artikel 7.48 kan een omgevingsplan voorzien detailhandel: als is aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Tevens dient advies gevraagd te worden aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland, voor zover het gaat om de detailhandel, bedoeld in het eerste lid, onder a, onderdelen 3, 4 of 5, en voor zover de PDV een omvang heeft van meer dan 1.000 m² bvo.
Kleinschalige detailhandel	1 à 2 dagelijkse gemakswinkels (boodschappen)	-max. 700 m² totaal -max. 500 m² VOOR 1 vestiging -beoordelingsregel >500 m² per vestiging	7.49 lid 1b: kleinschalige detailhandel in de vorm van gemakswinkel. Max omvang en aantal vestigingen niet vastgelegd (maatwerk). Richtsnoer kleinschalige detailhandel: 200 m². Geen expliciete richtlijn t.a.v. regionale adviescommissie detailhandel.
Horeca	1 tot 3 vestigingen (afhankelijk van omvang per vestiging	-max. 500 m² totaal -beoordelingsregel >500 m² voor alle typen horeca, waaronder een hotel of B&B	N.v.t.
(Commerciële) dienstverlening	1 tot 3 vestingen	-Geen planologische beperkingen[1]	N.v.t.
Maatschappelijk	Integraal kindcentrum én ontmoetingsplek (wijkcentrum)	Geen max. metrage Voor 'onderwijs' geldt een beoordelingsregel	N.v.t.
Totaal: niet woonfuncties		Max. 7.000 m²	-

[1] Anders dan bij de functies detailhandel en horeca ontbreekt de ruimtelijke nut en noodzaak voor nadere vestigingsbeperkingen.

Het richtprogramma voor Omgevingsplan 1 voorziet in een bruto vloeroppervlak (BVO) van circa 3.210 m² aan niet-woonfuncties. Specifiek voor Omgevingsplan 1 is een onderverdeling gemaakt in subzones waarbij met name niet-woonprogramma aan de koppen van het plangebied is voorzien. Kleinschalige detailhandel is in Omgevingsplan 1 niet toegestaan. In de regiekaart verderop is dit programma visueel weergegeven, inclusief de verdeling per deelgebied en de positionering binnen het stedenbouwkundig plan. Ook is aangegeven welke parapluprogramma geldt voor de gehele gebiedsontwikkeling Molenzicht Haven-Noord.

Maximale vestigingsgroottes en beoordelingsregels
Om een evenwichtige functiemenging te waarborgen en het kleinschalige karakter van de wijk te behouden, zijn voor bepaalde niet-woonfuncties maximale vestigingsgroottes vastgesteld. Deze begrenzingen zijn afgestemd op het gewenste ruimtelijke beeld en de complementariteit met het bestaande aanbod in Spijkenisse:

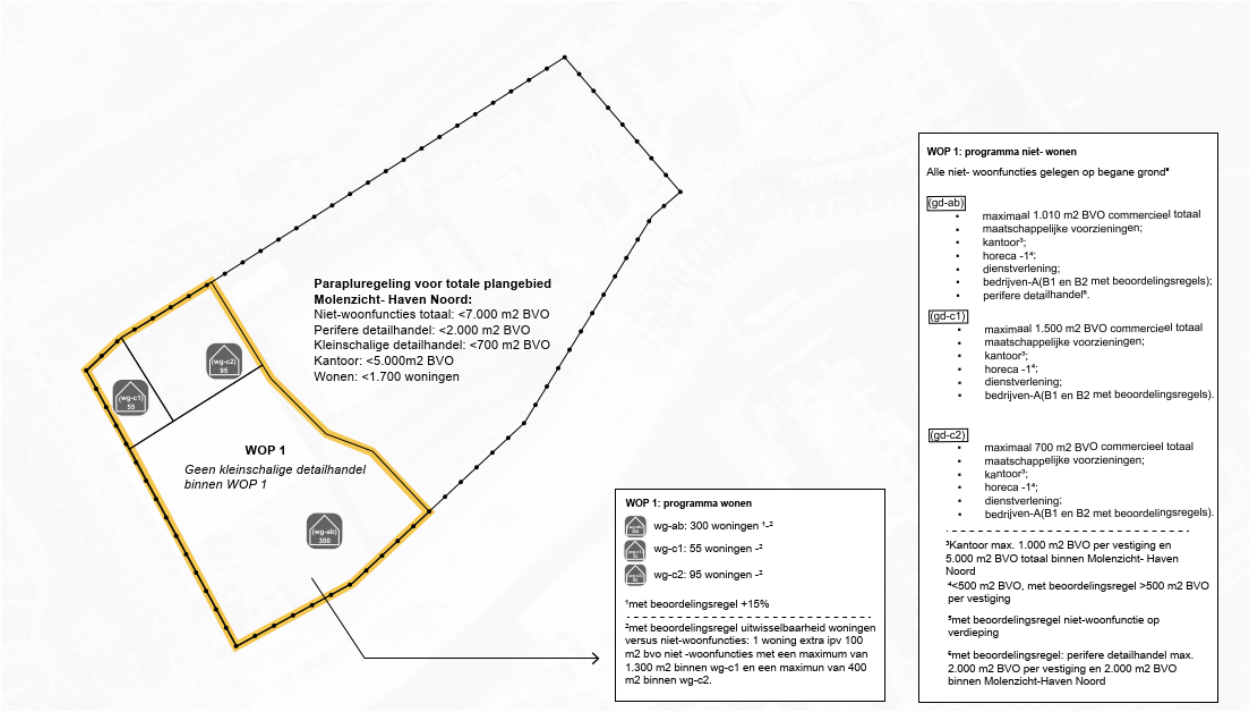
- Voor kantoren geldt een uitzondering: maximaal 1.000 m² BVO per vestiging, met een bovengrens van 5.000 m² BVO voor het gehele gebied Molenzicht Haven-Noord.
- Voor perifere detailhandel geldt een maximum van 2.000 m² BVO per vestiging, met een bovengrens van 2.000 m² BVO voor het gehele gebied Molenzicht Haven-Noord. Hiervoor is een beoordelingsregel opgenomen.
- Voor horeca geldt een maximale vestigingsgrootte van 500 m² BVO.
- Voor kleinschalige dagelijkse detailhandel geldt dat deze niet is toegestaan in Omgevingsplan 1.
- Alle niet-woonfuncties gelegen op de begane grond, maar met beoordelingsregel zijn deze ook toegestaan op de verdieping.
- Voor overige functies geldt geen begrenzing, mits passend binnen de aangegeven maatvoering en locaties.

Deze maxima zijn opgenomen in de regels en visueel weergegeven in het navolgend figuur.

Categorie-indeling en beoordelingsregels bedrijfsactiviteiten
Voor het vestigen van bedrijven geldt in basis dat alleen activiteiten uit milieucategorie A zijn toegestaan. Via een beoordelingsregeling kunnen ook activiteiten uit categorie B1 of B2 worden toegestaan, mits:

- De aard en invloed van de activiteit vergelijkbaar zijn met categorie A-bedrijven;
- De activiteit plaatsvindt in een woning of woongebouw;
- Een milieudeskundige vooraf is gehoord en positief heeft geadviseerd.

Deze regeling is opgenomen in de regels onder de Staat van Bedrijfsactiviteiten ‘functiemenging’ en biedt ruimte voor maatwerk, zonder afbreuk te doen aan het woon- en leefklimaat.



Figuur 8 Regiekaart omgevingsplan 1

3.2.2.3 Publieke ruimte

Binnen het projectgebied wordt grote ruimte gereserveerd als publieke ruimte, met als belangrijkste drager de groene as die door het gebied loopt en visueel is georiënteerd op de molen Nooitgedacht. Deze centrale as vormt het hart van de wijk en blijft vrij van bebouwing, zodat ruimte ontstaat voor ontmoeting, recreatie en verblijf. De groene as is ontworpen als een langgerekt park met strategisch gepositioneerde voorzieningen en zichtlijnen, en fungeert als verbindend element tussen de verschillende bouwvelden.

Naast deze hoofdstructuur kent het plan ook secundaire groene ruimten tussen de bouwblokken. Deze zijlobben, zorgen voor licht, lucht en variatie in verblijfskwaliteit. De grootte en inrichting van deze ruimten varieert per locatie en sluit aan op het karakter van de omliggende bebouwing. Binnen deze ruimten worden hofjes en plantsoentjes gerealiseerd met een eigen sfeer, zoals contemplatieve tuinen, speelplekken en gemeenschappelijke tuinen. Deze hoven fungeren als autoluwe straten en wandelroutes naar de woningen toe, en dragen bij aan een lommerrijke en klimaatadaptieve inrichting.

De publieke ruimte in Molenzicht is overwegend groen en multifunctioneel. Het groen biedt ruimte voor natuur, biodiversiteit, klimaatadaptatie en sociale interactie. De inrichting is gericht op het stimuleren van gezond gedrag, met ruimte voor beweging, spelen en ontmoeten. Ook binnen commerciële gebouwen worden publieke ruimtes geactiveerd, zodat een levendige mix ontstaat van binnen- en buitenruimte. De openbare ruimte is daarmee niet alleen functioneel, maar ook identiteitsdrager van de wijk.

3.3 Verkeersgeneratie, -afwikkeling en parkeren

Verkeer en parkeren maakt onderdeel uit van de evenwichtige functietoedeling aan locaties. In de motivering moet – naast het aspect parkeren voor zowel auto's als fietsen – aandacht worden besteed aan de verkeersgeneratie en –veiligheid. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe binnen het planvoornemen hier mee wordt omgegaan.

3.3.1 Toetsingskader

Een toevoeging of wijziging van functies op locaties zorgt vaak voor een verandering van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie van een gebied. Bij het toelaten van een nieuwe functie moet daarom worden aangetoond of sprake is van een (extra) parkeerbehoefte voor auto's en fietsen en wat het effect is op de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling. Er mag geen onaanvaardbaar effect op de omgeving optreden.

Om te bepalen wat de effecten van de activiteit op de verkeersaantrekkende werking van het projectgebied zijn, kan gebruik worden gemaakt van de kengetallen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) (publicatie 744). Deze kengetallen zijn algemeen erkend en geven een indicatie van de ontwikkeling gepaard gaande extra verkeersgeneratie. Ook bieden ze richtlijnen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De CROW-kengetallen zijn richtlijnen waarvan afgeweken kan worden. Gemeenten kunnen ervoor kiezen om zelf parkeerbeleid met parkeernormen vast te stellen waar nieuwe ontwikkelingen aan moeten voldoen. De activiteit dient in dat geval aan het gemeentelijk beleid te worden getoetst.

3.3.2 Toetsing Auto parkeren

Voor de ontwikkeling van Molenzicht Haven-Noord is het noodzakelijk om vooraf vast te leggen hoeveel parkeervoorzieningen binnen het plan gerealiseerd moeten worden. Dit borgt dat de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers op een verantwoorde manier wordt opgevangen en dat het plan aansluit bij de stedelijke ambities en mobiliteitsstrategie. Voor woningen binnen Molenzicht Haven-Noord is een specifieke parkeernorm vastgesteld, die aansluit bij de stedelijke ligging en het mobiliteitsconcept van het plan. Deze normen wijken af van de standaardwaarden uit de gemeentelijke Parkeernormennota Nissewaard 2022 en zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer.

Voor het woonprogramma gelden de volgende parkeernormen:

- Koop- en duurdere huurappartementen: 1,05 parkeerplaats per woning
- Middeldure huurappartementen: 0,85 parkeerplaats per woning
- Sociale huurappartementen: 0,50 parkeerplaats per woning
- Kleine appartementen (<50 m²), anders dan sociaal: 0,50 parkeerplaats per woning

Voor niet-woonfuncties wordt wel aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen, waarbij het gebiedstype centrum wordt gehanteerd. Dit is gerechtvaardigd omdat Haven-Noord in de Omgevingsvisie Spijkenisse is aangewezen als centrumgebied en op loopafstand van het bestaande centrum ligt.

De lagere parkeernormen en de centrumligging zijn onderbouwd in de notitie verantwoording parkeernormen plan Molenzicht, Spijkenisse. Dit document is opgenomen als bijlage 15 van onderhavige ruimtelijke motivering. De lagere normen die zijn gehanteerd zijn gebaseerd op:

- Centrumligging. Het plangebied sluit direct aan op het centrum van Spijkenisse, waardoor voorzieningen op loop- en fietsafstand bereikbaar zijn.
- Goede OV-bereikbaarheid. Metrostation Spijkenisse Centrum ligt op 5–7 minuten fietsafstand; daarnaast wordt een extra bushalte gerealiseerd.
- Lagere bezoekersnorm. Op basis van CROW-publicatie 744 en recente onderzoeken wordt gerekend met 0,1 pp/woning voor bezoekers in plaats van 0,3 pp/woning.
- Specifieke doelgroepen. Het plan richt zich op ouderen en young urban professionals, die minder autogebonden zijn.
- Inzet op deelmobiliteit en fietsvoorzieningen. Het plan voorziet in deelauto's, e-bikes en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen, inclusief laadpunten.

De gehanteerde normen zijn afgestemd op het stedelijke karakter van het plan, de mobiliteitsstrategie en de actuele inzichten in parkeervraag. Finale toetsing aan de parkeernorm vindt plaats bij vergunningverlening voor de individuele bouwplannen.

Parkeervoorzieningen
Omgevingsplan 1 vormt de opmaat naar de transformatie van Haven-Noord en vraagt daarom om een strategische parkeeroplossing. Het gebied wordt ingericht met een sterke focus op groen en een autoluwe opzet, maar de definitieve mobiliteitshub die onderdeel uit maakt van de totaalontwikkeling wordt nog niet gerealiseerd. Deze is voorzien in Fase 2 en 3. Parkeren wordt in Omgevingsplan 1 opgelost via bestaande voorzieningen en tijdelijke maaiveldlocaties, aangevuld met gebouwde parkeervoorzieningen in de plinten van woongebouwen. Deze oplossing borgt dat het maaiveld zoveel mogelijk vrij blijft voor groen en verblijfskwaliteit, zonder dat er afgeweken hoeft te worden van de parkeernorm.

3.3.3 Toetsing Verkeersgeneratie
De verkeersgeneratie voor Haven-Noord is in de verkeersstudie welke is opgenomen in de bijlage (12) berekend op basis van het volledige programma van circa 1.700 woningen en 7.000 m² commerciële functies. Voor de berekeningen in deze verkeersstudie op macroschaal is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag versie 3.0.2. Hoewel deze berekening niet is uitgesplitst per fase, is bewust gekozen voor een integrale benadering. Verkeerskundige effecten laten zich immers niet altijd lineair vertalen naar deelontwikkelingen, zeker niet in een gebied met een complexe ontsluitingsstructuur en bestaande capaciteitsdruk op de Groene Kruisweg en Schenkelweg.

Voor Omgevingsplan 1, bestaande uit circa 450 woningen en 3.210 m² commerciële ruimte, geldt dat de verkeersgeneratie substantieel lager ligt dan in de totale plansituatie. De verkeersdruk die deze fase veroorzaakt, blijft binnen de bandbreedte van de autonome verkeersontwikkeling. Uit de microsimulaties blijkt dat de bestaande infrastructuur, mits voorzien van de geplande aanpassingen aan de kruispunten, voldoende capaciteit biedt om de verkeersvraag van Omgevingsplan 1 op te vangen zonder dat sprake is van knelpunten of congestie.

3.3.4 Toetsing verkeersafwikkeling
De verkeersafwikkeling binnen het projectgebied is sterk afhankelijk van de gefaseerde realisatie van infrastructurele maatregelen. Voor de oplevering van de eerste woningen is het uitgangspunt dat de aanpassingen aan de Schenkelweg, inclusief de kruispunten met de Veerweg en Groene Kruisweg, worden gedaan. De realisatie hiervan in Omgevingsplan 1 is geborgd in de planregels. Deze maatregelen zorgen voor een substantiële verbetering van de verkeersafwikkeling, met name in de avondspits. De totale verliestijd daalt van 220 uur naar 147 uur, en wachtrijvorming wordt voorkomen.

Bij verdere fasering (Omgevingsplan 2 en 3) neemt de verkeersdruk toe. Om deze te kunnen verwerken zonder verslechtering van de verkeerssituatie, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Dit betreft:
1. een toe- en afrit via de busbaan;
2. een tweede ontsluitingsroute via de Plaatweg, onder de Spijkenisserbrug door. Of een tweede ontsluitingsroute met een aansluiting op de Groene Kruisweg met een tunnel tussen het projectgebied en de Plaatweg. Voor deze varianten gelden nadere regels en voorwaarden waaronder afstemming met de wegbeheerder/Rijkswaterstaat.

Deze maatregelen zijn niet vereist voor de afwikkeling van omgevingsplan 1 en 2, maar worden verplicht geacht voor de ingebruikname van fase 3. Zonder de tweede ontsluiting raakt de Veerweg overbelast, waardoor verkeer niet meer binnen één groenfase kan worden afgewikkeld en structurele opstoppingen ontstaan. De maatregelen zijn daarmee essentieel voor een robuuste verkeersstructuur en een toekomstbestendige ontsluiting van Molenzicht.

Voor de ontwikkeling van Haven-Noord is door de gemeente Nissewaard een subsidie van € 8.880.102 toegekend, specifiek voor het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersstructuur in en rondom het projectgebied[2]. Deze subsidie is gekoppeld aan drie concrete maatregelen:
1. Realisatie van een langzaamverkeersverbinding tussen Haven-Noord en het stadscentrum van Spijkenisse over de Schenkelweg, gericht op fietsers en voetgangers;

[2] https://wetten.overheid.nl/BWBR0048724/2024-11-20

2. Verbetering van de langzaamverkeersroute tussen Haven-Noord en het metrobusstation via de Schenkelweg, Den Uyllaan, Raadhuislaan en het Centrumpark;
3. Realisatie van een ontsluiting voor autoverkeer van Haven-Noord op de bestaande hoofdinfrastructuur, met name de Groene Kruisweg en Schenkelweg.

Deze maatregelen zijn niet alleen essentieel voor een goede verkeersafwikkeling, maar dragen ook bij aan de integrale bereikbaarheid van het gebied en het stimuleren van duurzame mobiliteit. De subsidie vormt daarmee een belangrijke financiële borging voor de uitvoering van de noodzakelijke infrastructuur in Omgevingsplan 1 van Molenzicht.

3.3.5 Toetsing fietsparkeren

Voor het fietsparkeren wordt aangesloten op de gemeentelijke parkeernorm. Er is ruimte om zowel centraal binnen de bouwblokken als in de parkeerhub dan wel in het openbaar gebied fietsparkeren te faciliteren.

4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet welk in werking is getreden op 1 januari 2024, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Ook worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten
Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten:
1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Drie afwegingsprincipes
Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:
1. Combineren boven enkelvoudig;
2. Kenmerken & identiteit;
3. Afwentelen voorkomen.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht, welke 'nationale belangen' genoemd worden. De NOVI richt zich op 21 nationale belangen. Deze worden geografisch weergegeven via de Nationale hoofdstructuur. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen. Hierdoor kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt.

Doorwerking projectgebied
De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen. Hierdoor kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Het onderhavige plan omvat geen ontwikkelingen die in strijd zijn met de nationale belangen en waar de NOVI op van invloed is. Bovendien is er sprake van een toename aan woningen daarmee sluit de ontwikkeling aan op het

streven van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening om 900.000 woningen te bouwen tot en met 2030, waarvan er 600.000 woningen betaalbaar moeten zijn.

4.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

De Omgevingswet werkt door in vier algemene maatregelen van bestuur (AMvB's):

1. het Omgevingsbesluit (Ob);
2. het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl);
3. het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal);
4. het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl);

Het rijk heeft diverse instructieregels opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Voor de volgende onderwerpen gelden er rijksinstructieregels:

- Waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2 Bkl);
- Beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3 Bkl);
- Beschermen van gezondheid en milieu, waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid en geur en bodemkwaliteit (paragraaf 5.1.4 Bkl);
- Beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed, waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking (paragraaf 5.1.5 Bkl);
- Het behoud van ruimte voor toekomstige functies voor autowegen, buisleidingen, natuur- en recreatiegebieden (paragraaf 5.1.6 Bkl);
- Het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten, waaronder landsverdediging en nationale veiligheid, elektriciteitsvoorziening, rijksvaarwegen en luchtvaart, fiets- en wandelroutes, aanwijzing van woningbouwcategorieën (paragraaf 5.1.7 Bkl);
- Het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8 Bkl).

Daarnaast bevat afdeling 5.2 van het Bkl instructieregels voor de uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het onder meer om het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoorwegen en rijkswegen. In heel bijzondere gevallen kunnen B&W de Minister vragen om een ontheffing van bepaalde instructieregels te verlenen. Dit volgt uit afdeling 5.3 van het Bkl.

Doorwerking besluitgebied

Ten aanzien van voorliggend initiatief wordt in hoofdstuk 5 getoetst aan de volgende instructieregels uit het Bkl:

- Waarborgen van veiligheid (§ 5.1.2 Bkl), nader toegelicht in paragraaf 5.15;
- Beschermen van waterbelangen (§ 5.1.3 Bkl), nader toegelicht in paragraaf 5.16;
- Beschermen van gezondheid en milieu, waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid, geur en bodemkwaliteit (§ 5.1.4 Bkl), nader toegelicht in respectievelijk de paragrafen 5.11, 5.15, 5.1 &5.2, 5.9 en 5.5;
- Beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed, nader toegelicht in de paragrafen 5.13 en 5.6, waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking (§ 5.1.5 Bkl), nader toegelicht in paragraaf 4.1.3.

Hiermee is aangetoond dat met voorliggend initiatief wordt voldaan aan de instructieregels in het Bkl.

4.1.3 Zorgvuldig ruimtegebruik / Ladder voor duurzame verstedelijking

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand rekening gehouden te worden met:

1. de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling; en,
2. de mogelijkheden om binnen stedelijk gebied of binnen stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien.

Dit wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking genoemd (par. 5.1.5.4 Bkl). Een stedelijke ontwikkeling is de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren,

een detailhandelvoorziening, of een andere stedelijke voorziening die voldoende substantieel is. Er is geen wettelijke ondergrens voor de genoemde ontwikkelingen. Op basis van vaste jurisprudentie wordt gesteld dat bij een woningbouwplan van 12 woningen of meer in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor alle andere stedelijke functies wordt in beginsel een oppervlakte van 500 m² bruto vloeroppervlak aangehouden als ondergrens. Daarnaast geldt het vereiste dat het moet gaan om een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit wordt beoordeeld aan de hand van het nieuwe planologische ruimtebeslag dat met de stedelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt of wanneer wordt voorzien in een functiewijziging van enige omvang. Een ladder voor duurzame verstedelijking moet worden opgesteld wanneer je te maken hebt met een stedelijke ontwikkeling.

Doorwerking projectgebied
Voorliggend omgevingsplan ziet uitsluitend op Omgevingsplan 1, maar is onlosmakelijk verbonden met het totaalplan. Ten behoeve van de beoogde toaalontwikkeling Molenzicht Haven-Noord is dan ook de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen om aan te tonen dat er sprake is van een kwalitatieve dan wel kwantitatieve behoefte voor de functies wonen en de verzameling aan stedelijke niet-woonfuncties.

Binnen het woningbouwprogramma is ook voorzien in de mogelijkheid om een deel van de appartementen (maximaal 100 appartementen) op te splitsen ten behoeve van bijzondere woonvormen. Deze mogelijkheid is middels een beoordelingsregel geborgd in de planregels. Er is daarom op globaal niveau gekeken naar de behoefte aan deze bijzondere woonvormen en hoe deze in het programma kunnen worden ingepast. In een later stadium, als onderdeel van de beoordelingsregel, zal echter nader en specifiek moeten worden bepaald op welke manier het aanbod wordt ingevuld, zodat het optimaal aansluit bij de actuele vraag en de doelgroepen waarvoor deze woonvormen bedoeld zijn. De volledige ladderrapportages voor de functies wonen, stedelijke niet-woonfuncties en het behoefteonderzoek naar bijzondere woonvormen zijn opgenomen als bijlage 6, navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Wonen
Voor het initiatief is onderzocht of en op welke manier de toevoeging van 1.700 woningen te verantwoorden is vanuit de methodiek van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Hierbij is gekeken naar zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve behoefte aan de ontwikkeling binnen het verzorgingsgebied. Ook is er een locatieafweging gemaakt en zijn de verwachte (leegstands)effecten van de ontwikkeling in beeld gebracht.

Uit het onderzoek blijkt dat het verzorgingsgebied primair bestaat uit de gemeente Nissewaard en secundair uit Rotterdam, samen goed voor het merendeel van de verhuisbewegingen. Hoewel de harde plancapaciteit in Nissewaard op papier voldoende lijkt om in de lokale behoefte te voorzien, is de realisatie onzeker en blijft er een aanzienlijke regionale opgave bestaan. In Rotterdam is sprake van een groot tekort, waardoor het initiatief ook vanuit regionaal perspectief een duidelijke meerwaarde heeft. De Ladder onderbouwt dat de ontwikkeling voorziet in een kwantitatieve behoefte, niet alleen door de groei van huishoudens in Nissewaard, maar vooral door de druk op de woningmarkt in de regio Rotterdam en de achterstand in het realiseren van de woondealdoelstellingen.

Naast de kwantitatieve analyse is ook de kwalitatieve behoefte onderzocht. Het plan speelt in op trends en beleidsdoelen door een gedifferentieerd woningprogramma aan te bieden: sociale huur, middeldure huur en koop, en duurdere segmenten. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de wensen van starters, ouderen en doorstromers. Appartementen zijn nultredenwoningen, wat aansluit bij de groeiende vraag naar levensloopbestendig wonen. Voor ouderen en andere aandachtsgroepen is bovendien ruimte gereserveerd om maximaal honderd appartementen op te splitsen voor bijzondere woonvormen (zie hiervoor ook verderop). Deze mogelijkheid is nu globaal afgestemd, maar zal in een later stadium nader worden ingevuld om optimaal aan te sluiten bij de actuele vraag. Het initiatief draagt ook bij aan diversificatie van de woningvoorraad in Nissewaard, die nu nog eentonig is en vooral bestaat uit sociale huurappartementen uit de jaren zestig tot tachtig en kooprijwoningen uit de groeiperiode van Spijkenisse.

Tot slot is beoordeeld of het plan leidt tot onaanvaardbare leegstandseffecten. Gezien de grote woningnood en de gezonde leegstand van circa 2% in Nissewaard, is dat niet te verwachten. Ook na realisatie blijft er behoefte aan nieuwe woningen.

De conclusie luidt dat het plan voldoet aan alle onderdelen van de Ladder: het voorziet in een aantoonbare behoefte, ligt binnen bestaand stedelijk gebied en draagt bij aan een evenwichtige en toekomstbestendige woningmarkt.

Stedelijke niet-woonfuncties
Molenzicht Haven-Noord wordt een gemengd woonwerkgebied met ruimte voor commerciële voorzieningen in een (hoog)stedelijke setting. Door een gevarieerd programma wordt ontmoeting en reuring in het gebied gestimuleerd. In dit soort gebieden hoort ook een passend niveau van commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Om tot een passend programma te komen zijn verschillende uitgangspunten en overwegingen ten aanzien van flexibiliteit versus beperking, algemene beleidsdoelen, marktonderzoek en Europese Dienstenrichtlijn relevant. Deze afwegingen hebben geleid tot het programma zoals eerder weergegeven in par. 3.2.2 van onderhavige ruimtelijke motivering.

Het plan voorziet in een gemengd woon-werkgebied met een ondersteunend programma van maximaal 7.000 m² aan niet-woonfuncties. De ambitie is om een levendige, hoogstedelijke omgeving te creëren waarin wonen, werken en ontmoeten samengaan, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare leegstand of aantasting van bestaande centra. Voor het commercieel programma is het verzorgingsgebied primair de wijk Molenzicht en secundair de kern Spijkenisse, waarbij ook regionale effecten zijn meegewogen. De beleidskaders van provincie, regio en gemeente benadrukken dat nieuwe voorzieningen zoveel mogelijk moeten worden geconcentreerd in bestaande centra. Daarom is het programma bewust kleinschalig en lokaal verzorgend, passend bij het toekomstige inwonertal en het gemengde karakter van Haven-Noord.

De behoefte is zowel kwantitatief als kwalitatief onderbouwd. Voor dagelijkse detailhandel is een distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van het verwachte inwonertal van circa 3.740 personen en aanvullende bestedingen van werkers en passanten is er een omzetpotentie van 1,5 tot 3,9 miljoen euro, wat zich vertaalt naar een uitbreidingsruimte van circa 250 tot 625 m² bvo. Dit rechtvaardigt de toevoeging van één tot twee gemakswinkels die worden geclusterd op een centrale locatie in het gebied, die primair gericht zijn op aanvullende boodschappen en niet concurreren met het centrum van Spijkenisse. Voor horeca en commerciële dienstverlening zijn geen uniforme omzetkengetallen beschikbaar, maar op basis van benchmarkanalyses en trends is vastgesteld dat een beperkt programma wenselijk is. Horeca draagt bij aan de reuring en sociale dynamiek van het gebied, terwijl commerciële dienstverlening inspeelt op de behoefte aan ambachtelijke en persoonlijke diensten zoals een kapper, schoonheidssalon of makelaardij. Voor maatschappelijke voorzieningen is gekeken naar landelijke normen en het huidige aanbod in omliggende wijken. Daaruit blijkt een duidelijke behoefte aan eerstelijnszorg, kinderopvang en primair onderwijs, die bij voorkeur worden geclusterd in een integraal kindcentrum en een gezondheidscentrum.

De kwalitatieve meerwaarde van het programma ligt in het versterken van de leefbaarheid en het faciliteren van ontmoeting in een gemengd stedelijk milieu. Het plan sluit aan bij trends waarin woon-werklocaties steeds populairder worden en waarin nabijheid van voorzieningen essentieel is voor een aantrekkelijk woonklimaat. Tegelijkertijd is het programma zo ingericht dat het geen negatieve effecten heeft op bestaande centra. De omvang blijft beperkt en het merendeel van de bestedingen zal uitvloeien naar het centrum van Spijkenisse, dat beleidsmatig als hoofdwinkelgebied is aangewezen. Daarmee is uitgesloten dat het initiatief leidt tot onaanvaardbare leegstandseffecten.

De Laddertoets concludeert dat het commercieel programma voldoet aan de vereisten van zorgvuldig ruimtegebruik. Het voorziet in een aantoonbare behoefte, zowel kwantitatief als kwalitatief, en draagt bij aan een toekomstbestendige en vitale stedelijke omgeving. Het programma is flexibel genoeg om in te spelen op marktdynamiek, maar blijft binnen de kaders van de beleidsdoelen en de provinciale omgevingsverordening. Daarmee vormt het een verantwoorde invulling van de niet-woonfuncties in Haven-Noord.

Behoefteonderzoek bijzondere woonvormen
De toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking voor het onderdeel zorgwonen in Haven-Noord richt zich op de vraag of het plan voorziet in een aantoonbare behoefte en of sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik. Binnen het woningbouwprogramma van circa 1.700 woningen is ruimte gereserveerd om maximaal 100 appartementen te splitsen in bijzondere woonvormen, zoals seniorenhuisvesting, wooneenheden met zorgfunctie, gezinsvervangende tehuizen of tijdelijke zorghotelvoorzieningen. Deze splitsing kan resulteren in circa 200 afzonderlijke woonunits, maar blijft planologisch binnen de ruimte van 100 woningen die onderdeel uitmaken van het totale programma. Het totaal aantal woningen Molenzicht Haven-Noord van 1.700 woningen blijft daarbij dus gehandhaafd.

De behoefte is zowel kwantitatief als kwalitatief onderbouwd. Kwantitatief blijkt uit prognoses dat de vraag naar zorgprofielen VV4 en VV5 – beschut en beschermd wonen met intensieve begeleiding en dementiezorg – in Nissewaard en de regio Rotterdam sterk toeneemt. Het aantal cliënten met een VV4-indicatie verdrievoudigt richting 2040, terwijl de vraag naar VV5-plaatsen al rond 2030 verdubbelt en daarna verder stijgt. Deze groei hangt samen met vergrijzing en de toename van dementie, die in Nissewaard leidt tot een stijging van circa 1.400 inwoners met dementie in 2022 naar 2.500 in 2040. Uitgaande van het gegeven dat een kwart van deze groep intramuraal woont, groeit de behoefte aan opvangplaatsen van 350 naar circa 625 in 2040. Dit wijst op een structureel tekort aan intramurale huisvesting en bevestigt de noodzaak van nieuwe woonvormen.

Kwalitatief sluit het initiatief aan bij landelijke en regionale trends waarin de voorkeur verschuift van grootschalige instellingen naar kleinschalige, beschutte woonomgevingen met meer privacy en gemeenschappelijke voorzieningen. Er is behoefte aan variatie en flexibiliteit, omdat bestaande complexen onvoldoende aansluiten op de wensen van bewoners. Nieuwe woonconcepten moeten ruimte bieden voor persoonsgerichte zorg, sociale interactie en mantelzorg. Ook de Woonzorgvisie Nissewaard benadrukt dat er tot 2040 honderden extra zorgplekken nodig zijn en dat geclusterde woonvormen en zorghubs essentieel zijn om een inclusieve woonomgeving te realiseren. Het plan draagt hieraan bij door ruimte te reserveren voor woonvormen die zorg en ondersteuning dichtbij brengen.

De Laddertoets concludeert dat het initiatief geen onaanvaardbare leegstandseffecten veroorzaakt. De vraag naar zorgwoningen is groot en blijft ook na realisatie bestaan. Bovendien wordt het plan uitgevoerd binnen bestaand stedelijk gebied en sluit het aan bij beleidsdoelen op alle schaalniveaus: het Rijksprogramma Wonen en Zorg voor Ouderen, de provinciale Omgevingsvisie Zuid-Holland, de regionale woonvisie en de lokale Woonzorgvisie. Daarmee voldoet het initiatief aan alle onderdelen van de Ladder: het voorziet in een aantoonbare behoefte, draagt bij aan zorgvuldig ruimtegebruik en versterkt de koppeling tussen wonen en zorg in een toekomstbestendige stedelijke omgeving.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Op d.d. 1 mei 2024 is de Omgevingsvisie Zuid-Holland in werking getreden. De Omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange(re) termijn voor de gehele fysieke leefomgeving en bevat de hoofdzaken van het te voeren integrale beleid van de provincie Zuid-Holland. De Omgevingsvisie vormt samen met de Omgevingsverordening en het Omgevingsprogramma het provinciale Omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het Omgevingsbeleid beschrijft hoe de provincie werkt aan een goede leefomgeving, welke plannen daarvoor zijn, welke regels daarbij gelden en welke inspanningen de provincie daarvoor levert.

De provincie Zuid-Holland heeft met haar uitgebreide instrumentarium grote meerwaarde bij het oplossen van de maatschappelijke opgaven van vandaag en morgen. En met inbreng van kennis en creativiteit vanuit de samenleving kan nog meer worden bereikt. De kunst is het oplossend vermogen van de maatschappij te stimuleren en te benutten. Zuid-Holland biedt daarom ruimte en vertrouwen aan maatschappelijke initiatieven. Maar ruimte en vrijheid gedijen alleen binnen grenzen. Daarom werkt de provincie Zuid-Holland vanuit een aantal principes en kaders, voor haarzelf én haar partners, als waarborg voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

De Provincie zet in op acht sturingsprincipes:
1. Opgavegericht
2. Provinciaal belang
3. Netwerkaanpak
4. Maatwerk
5. Uitgaan van passen Schaalniveau
6. Ruimte voor differentiatie
7. Lever meerwaarde
8. Effectief en betrouwbaar

Daarbij is leidend dat de provincie Zuid-Holland een aantrekkelijke provincie is om te wonen en te werken en dat onze leefomgeving gezond en veilig is. De ruimte is beperkt. Zuinig, duurzaam en efficiënt ruimtegebruik is daarom het uitgangspunt. Ze streven naar slim en meervoudig ruimtegebruik, door combineren en mengen van functies.

Doorwerking projectgebied
De totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord voorziet in de transformatie van het volledige bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Voorliggend omgevingsplan betreft uitsluitend Omgevingsplan 1, een eerste deelgebied binnen deze grootschalige ontwikkeling. Deze fase vormt een zelfstandige stap, maar is onlosmakelijk verbonden met de bredere visie en ambities voor het totaalplan.

De Omgevingsvisie Zuid-Holland zet in op zuinig en meervoudig ruimtegebruik, het versterken van stedelijke kwaliteit en het realiseren van een gezonde, veilige en goed bereikbare leefomgeving. De herontwikkeling van Haven-Noord sluit hier volledig bij aan door een verouderd bedrijventerrein binnenstedelijk te herontwikkelen tot een hoogwaardig woonmilieu met ruimte voor werken, voorzieningen en groen. Daarmee wordt voorkomen dat nieuwe ruimteclaims in het buitengebied ontstaan en wordt invulling gegeven aan de provinciale woningbouwopgave.

Het initiatief weerspiegelt de sturingsprincipes van de provincie: opgavegericht werken, ruimte voor differentiatie en slim combineren van functies. Er zijn geen strijdigheden met provinciale belangen; zowel Omgevingsplan 1 als het totaalplan benutten bestaande stedelijke ruimte en dragen bij aan een toekomstbestendige ontwikkeling van Spijkenisse.

4.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland
De omgevingsverordening vormt het toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in de provincie Zuid-Holland. De provinciale omgevingsverordening bevat alle provinciale regels voor de fysieke leefomgeving en vervangt alle bestaande verordeningen. Er kunnen in de omgevingsverordening naast direct werkende regels ook instructieregels zijn opgenomen over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen.

Doorwerking projectgebied
Beoogd projectgebied is binnen de omgevingsverordening gelegen binnen de volgende gebiedsaanwijzingen:
- Artikel 2.12; Regionale wateren
- Artikel 2.12, lid f; Waterschap Hollandse Delta
- Artikel 7.52; Bedrijventerrein
- Artikel 7.71 en 7.72; Molenbiotoop
- Artikel 7.54d en 7.45e; Stationsomgeving
- Artikel 7.79b behoud en verbetering hoofdfietsnetwerk en lange afstands wandelpaden

En deel van het projectgebied (behorende bij de verkeersoplossing VRI) is gelegen binnen de gebiedsaanwijzingen:
- Artikel 7.5; Peilbesluitgebieden
- Gebieden met beschermingscategorie 2
- Gebieden met beschermingscategorie 2, groene buffer

- Gebieden met beschermingscategorie 2, recreatiegebied
- Gebieden met beschermingscategorie 3
- Gebieden met beschermingscategorie 3, buitengebied
- Lange afstand wandelpaden
- Regionale waterkering handhaven (theoretisch) profiel legger

Onderstaand is uitsluitend de voor het onderhavige plan relevante regelgeving vanuit de omgevingsverordening beschreven.

Zuid-Holland (hoofdstuk 7 instructieregels)
§ 7.3.6a Toekomstbestendig bouwen en ontwikkelen
Risico's van klimaatverandering *(artikel 4.71a)*
Lid 1
In een omgevingsplan wordt rekening gehouden met de risico's van klimaatverandering, waaronder in ieder geval de te verwachten gevolgen van:
a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
b. overstroming;
c. hitte;
d. droogte;
alsmede de effecten van de gevolgen op het risico van bodemdaling.

Lid 2
Voor zover risico's aan de orde zijn wordt rekening gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, of het gericht aanvaarden van deze risico's.

Toekomstbestendig bouwen van woningen *(artikel 4.71aa)*
Lid 1
Een omgevingsplan dat een nieuwe ontwikkeling met een of meer gebouwen met een totale vloeroppervlak van 1.000 m2 of meer mogelijk maakt, betrekt daarbij de mogelijkheden en kansen voor toekomstbestendig bouwen, die mede afhankelijk zijn van de functie van het gebouw en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling.

Lid 2
De volgende aspecten van toekomstbestendig bouwen worden in onderlinge samenhang betrokken:
a. de risico's van klimaatverandering;
b. de energiehuishouding van de gebouwen, met name het gebruik en de opwekking van energie;
c. de toepassing van circulaire of biobased grondstoffen of producten;
d. de mogelijkheden om de emissies van NOx en CO2 te beperken in de bouw- en gebruiksfase;
e. het reduceren van drinkwatergebruik door waterbesparende maatregelen te treffen;
f. het versterken van de biodiversiteit; en
g. het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving.

Binnen het stedenbouwkundig ontwerp en de planvorming voor Molenzicht is nadrukkelijk rekening gehouden met de risico's van klimaatverandering en de principes van toekomstbestendig bouwen. Het plan zet in op een robuuste, groene inrichting die wateroverlast, hittestress en droogte zoveel mogelijk voorkomt of beperkt. Dit gebeurt onder meer door het toepassen van infiltrerende verharding, groene daken, schaduwrijke hofjes, en een centrale parkstructuur die ruimte biedt voor waterberging en verkoeling. Ook wordt het verhard oppervlak bewust beperkt en is er aandacht voor bodemstructuur en beplanting, waarmee indirect bodemdaling wordt tegengegaan.

Daarnaast wordt ingezet op energiezuinige gebouwen met PV-installaties, circulaire en biobased bouwmaterialen, en voorzieningen voor waterbesparing. Biodiversiteit wordt versterkt via gevarieerde beplanting, nestvoorzieningen en groene gevels. De inrichting van de openbare ruimte stimuleert gezond gedrag, ontmoeting en verblijf, waarmee ook het aspect 'gezonde en veilige leefomgeving' wordt geborgd. Deze

uitgangspunten zijn vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan en juridisch verankerd in de planregels, zodat de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheidseisen bij vergunningverlening worden geborgd.

§ 7.3.7 Ruimtelijke kwaliteit
[...]
Artikel 7.43c randvoorwaarden soorten ruimtelijke ontwikkeling
Lid 1
Een omgevingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van het soort inpassen als deze rekening houdt met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, waardoor de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.

Lid 2
Een omgevingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van het soort aanpassen mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit.

Lid 3
Een omgevingsplan kan alleen voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van de soort transformeren als de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit.

Artikel 7.43d (motivering locatiekeuze bij aanpassen en transformeren)
Lid 1
Voor zover een omgevingsplan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat deze een zorgvuldige afweging over de locatiekeuze. De motivering gaat in op de beschreven kenmerken en waarden van de locatie en de effecten van de ontwikkeling daarop.
[...]

Artikel 7.43e (randvoorwaarden bij aanpassen en transformeren)
Om de ruimtelijke kwaliteit per saldo gelijk te houden of te waarborgen kan het nodig zijn om aanvullende maatregelen te nemen bij een ruimtelijke ontwikkeling van het soort aanpassen en transformeren. Aanvullende ruimtelijke maatregelen kunnen bestaan uit (een combinatie van):
a. duurzame sanering van bestaande bebouwing, kassen en boom- en sierteelt;
b. wegnemen van verharding;
c. toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;
d. andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert, waarbij:
1°. aanvullende maatregelen worden getroffen binnen de locatie van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, tenzij kan worden gemotiveerd dat dat onmogelijk is. In dat geval kunnen ook ruimtelijke maatregelen buiten de locatie worden betrokken in de motivering;
2°. als aanvullende maatregelen niet volstaan, financiële compensatie wordt toegepast.

De ontwikkeling van Molenzicht betreft een transformatie van een voormalig bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkmilieu. Deze transformatie is stedenbouwkundig vormgegeven via een integraal ontwerp, waarin aandacht is besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied, de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd. De fysieke overgang wordt onder meer vormgegeven door een geleidelijke opbouw van bouwhoogten, een centrale groene as en een zorgvuldige positionering van hoogbouw aan de randen van het projectgebied.

De locatiekeuze is gebaseerd op de strategische ligging van Haven-Noord als schakel tussen het centrum van Spijkenisse, de Oude Maas en het Waterfront. In de motivering is ingegaan op de bestaande kenmerken van het gebied, waaronder de ligging aan de Groene Kruisweg en de nabijheid van de molen Nooitgedacht, en op de effecten van de ontwikkeling op deze waarden. De nieuwe invulling versterkt de relatie tussen stad en landschap en draagt bij aan een robuuste stadsentree.

Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen zijn aanvullende maatregelen getroffen, waaronder het toevoegen van kenmerkende landschapselementen zoals hofjes, plantsoentjes en groene gevels. Verharding wordt beperkt en waar mogelijk

vervangen door infiltrerende materialen. De bestaande bebouwing wordt duurzaam gesaneerd en vervangen door een hoogwaardige, klimaatadaptieve inrichting. Deze maatregelen zijn grotendeels binnen het projectgebied getroffen, waarmee de ruimtelijke kwaliteit per saldo wordt versterkt.

Voor zover van toepassing zijn deze uitgangspunten ook vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan en juridisch geborgd in de planregels, zodat bij vergunningverlening wordt getoetst aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

§ 7.3.8 Stedelijke ontwikkelingen
Artikel 7.44 (afgestemde regionale behoefte)
Een omgevingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voor wonen, bedrijventerreinen of kantoren mogelijk maakt, houdt rekening met de op de behoefteramingen van gedeputeerde staten gebaseerde afgestemde regionale behoefte aan deze ontwikkeling. De afgestemde regionale behoefte kan blijken uit regionale bestuurlijke afspraken, waaronder een regionale programmering, waarmee gedeputeerde staten geheel of gedeeltelijk hebben ingestemd of die door gedeputeerde staten zijn vastgesteld.

Artikel 7.45 (ladder voor duurzame verstedelijking)
Lid 1
Een omgevingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt gaat in de motivering in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Lid 2
Als over de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling regionale bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, waarmee gedeputeerde staten hebben ingestemd of die door gedeputeerde staten zijn vastgesteld, dan kan de motivering van de behoefte, bedoeld in artikel 5.129g, tweede lid, onder a van het Besluit kwaliteit leefomgeving, bestaan uit een verwijzing naar die afspraken.

Artikel 7.45b (dichtheid en verscheidenheid woningbouw)
Lid 1
Een omgevingsplan voor een stedelijke ontwikkeling met de functie wonen houdt rekening met een zo hoog mogelijke woningdichtheid en draagt bij aan een goede woon- en leefomgeving.

Lid 2
Het omgevingsplan, bedoeld in het eerste lid, betrekt de mogelijkheden voor gevarieerde woningtypen bij het toelaten van woningbouw.

Artikel 7.45c (bereikbaarheid)
Een omgevingsplan voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling houdt rekening met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid.

Artikel 7.45ca (kansen voor biodiversiteit)
Een omgevingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, betrekt daarbij de mogelijkheden voor het bevorderen van de biologische diversiteit.

*(artikelen **7.45d** en **7.45f** worden separaat toegelicht, waarbij wordt verwezen naar navolgend blok)*

Artikel 7.45h (functiemenging en meervoudig ruimtegebruik)
Een omgevingsplan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling voor de functies wonen of bedrijven, houdt rekening met de mogelijkheden voor functiemenging en meervoudig ruimtegebruik.

De ontwikkeling van Molenzicht sluit aan bij de regionale programmering en bestuurlijke afspraken over woningbouw in de regio Voorne-Putten, zoals afgestemd met de provincie Zuid-Holland. De transformatie van Molenzicht Haven-Noord naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied draagt bij aan het realiseren van de regionale woningbouwopgave en is afgestemd op de behoefte aan stedelijk wonen in nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer.

Bij de planvorming is de ladder voor duurzame verstedelijking toegepast waarvoor ook wordt verwezen naar voorgaand paragraaf 4.1.3. van onderhavige ruimtelijke motivering. De locatie betreft bestaand stedelijk gebied, waarbij sprake is van hergebruik van gronden met beperkte milieubelasting. De ontwikkeling is zorgvuldig ingepast en maakt gebruik van bestaande infrastructuur, met aanvullende maatregelen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Molenzicht Haven-Noord kent een hoge woningdichtheid, passend bij het stedelijk karakter van de locatie. Tegelijkertijd is er aandacht voor woonkwaliteit en differentiatie in woningtypen, waaronder studio's, appartementen en woon-werkwoningen. De inrichting van de openbare ruimte en de positionering van voorzieningen dragen bij aan een goede woon- en leefomgeving.

De bereikbaarheid van het gebied is geborgd via meerdere ontsluitingsroutes, waaronder de Groene Kruisweg en Schenkelweg, en wordt versterkt door de aanleg van een mobiliteitshub en verbeterde langzaamverkeersverbindingen met het centrum en het metrostation. Daarmee wordt ook duurzame mobiliteit gestimuleerd.

Binnen het ontwerp is nadrukkelijk aandacht voor het bevorderen van biodiversiteit. Dit gebeurt via groene gevels, nestvoorzieningen, gevarieerde beplanting en het beperken van verharding. De centrale parkstructuur en de hofjes dragen bij aan ecologische samenhang en leefgebied voor flora en fauna.
Tot slot is functiemenging een kernonderdeel van het plan. In de plinten en op strategische locaties worden commerciële, maatschappelijke en werkfuncties gecombineerd met wonen. Dit zorgt voor levendigheid, sociale interactie en meervoudig ruimtegebruik binnen het stedelijk weefsel.

Stationsomgeving *(Artikel 7.54d (geometrische begrenzing) en 7.45e)*
Artikel 7.45e (parkeernorm stationsomgevingen)
Lid 1
Een omgevingsplan dat voorziet in nieuwe woningen in een stationsomgeving als bedoeld in artikel 7.45d, hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per woning

Lid 2
In afwijking van het eerste lid kan een andere parkeernorm worden gehanteerd, als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld gebaseerd op het autobezit per woningtype of woonoppervlak.
Een zeer beperkt deel van Omgevingsplan 1 ligt binnen de geometrische begrenzing van een stationsomgeving zoals bedoeld in artikel 7.45d van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Het overige deel van Omgevingsplan 1 én de rest van de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord vallen volledig buiten deze zone.

De instructieregel uit artikel 7.45e, waarin een maximale parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning geldt binnen stationsomgevingen, is daarom niet toegepast. Voor Omgevingsplan 1 is gekozen voor de specifieke parkeernormen die door de gemeente Nissewaard zijn vastgesteld voor Haven-Noord. Voor een volledige toelichting op verkeer en parkeren, inclusief de gehanteerde normen en mobiliteitsstrategie, wordt verwezen naar paragraaf 3.3 van deze motivering.

§ 7.3.8a Wonen
Artikel 7.47a (voldoende sociale huurwoningen)
Lid 1
Een omgevingsplan dat een nieuwe ontwikkeling met 12 woningen of meer mogelijk maakt voorziet in voldoende sociale huurwoningen, zijnde huurwoningen met een aanvangsprijs onder de grens, bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag, die minimaal 25 jaar in stand worden gehouden en via een woonruimteverdeelsysteem worden verhuurd.

Lid 2
Onder voldoende wordt in ieder geval verstaan:
a. minimaal 1/3 sociale huurwoningen; dan wel

b. wat hierover is vastgelegd in een mede door gedeputeerde staten vastgestelde afgestemde regionale woningbouwprogrammering in het kader van de afgestemde regionale behoefte, bedoeld in artikel 7.44.

Lid 3
Het omgevingsplan, bedoeld in het eerste lid, gaat in de motivering in op:
a. welke wijze de nieuwe ontwikkeling voorziet in voldoende sociale huurwoningen;
b. hoe die ontwikkeling bijdraagt aan het doorgroeien naar minimaal 30% sociale huur in de woningvoorraad per gemeente; en
c. het aandeel sociale huurwoningen in de woningvoorraad van de gemeente en het effect van de nieuwe ontwikkeling op dit aandeel.

Lid 4
Als het aandeel sociale huurwoningen in een nieuwe ontwikkeling met 12 woningen of meer in een afgestemde regionale woningbouwprogrammering is opgenomen, dan kan de motivering, bedoeld in het derde lid, bestaan uit een verwijzing naar die programmering.

Artikel 7.47b (voldoende betaalbare woningbouw)
Lid 1
Een omgevingsplan dat een nieuwe ontwikkeling met 12 woningen of meer mogelijk maakt voorziet in voldoende betaalbare woningbouw.

Lid 2
Onder voldoende wordt in ieder geval verstaan:
a. minimaal 2/3 betaalbare woningbouw; dan wel
b. wat hierover is vastgelegd in een mede door gedeputeerde staten vastgestelde afgestemde regionale woningbouwprogrammering in het kader van de afgestemde regionale behoefte, bedoeld in artikel 7.44.

Lid 3
Het omgevingsplan, bedoeld in het eerste lid, gaat in de motivering in op welke wijze de nieuwe ontwikkeling voorziet in voldoende betaalbare woningbouw en hoe die ontwikkeling bijdraagt aan 2/3 betaalbare woningbouw.

Lid 4
Als het aandeel betaalbare woningbouw in een ontwikkeling met 12 woningen of meer in een afgestemde regionale woningbouwprogrammering is opgenomen, dan kan de motivering bedoeld in het derde lid, bestaan uit een verwijzing naar die programmering.
[...]

De totaalontwikkeling van Molenzicht voorziet in circa 1.700 woningen in diverse segmenten, waarvan 20% sociale huur, 30% middendure koop en huur, en 50% dure koop en huur. Hoewel dit afwijkt van de provinciale ambitie van 2/3 betaalbare woningen en 1/3 sociale huur, is deze opbouw in lijn met het door de gemeente ingezette beleid. Daarmee is sprake van een lokaal gedragen invulling van het woningbouwprogramma. Dit is ook vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Uit de ladderonderbouwing (paragraaf 4.1.3.) blijkt dat het initiatief aantoonbaar voorziet in zowel een kwantitatieve als kwalitatieve woningbehoefte binnen het verzorgingsgebied. De harde plancapaciteit in Nissewaard is ontoereikend om aan de geprognosticeerde vraag te voldoen, en ook in de regio Rotterdam bestaat een substantiële aanvullende behoefte. Het plan draagt bij aan het realiseren van de regionale woningbouwopgave zoals vastgelegd in de Woondeal en het Regioakkoord.

Kwalitatief sluit het programma aan bij de woonvisie van Nissewaard, waarin behoefte is aan middeldure huur- en koopwoningen, levensloopbestendige woningen en woningen voor starters en ouderen. Door de differentiatie in woningtypen en prijsklassen wordt bijgedragen aan doorstroming binnen de lokale woningmarkt en aan het behoud van het voorzieningenniveau.

Hoewel het aandeel betaalbare woningen lager ligt dan de provinciale richtlijn, is het programma passend binnen de lokale context en beleidsmatige afwegingen. De afwijking is gemotiveerd en onderbouwd in de laddertoets en vormt geen belemmering voor de planologische uitvoerbaarheid van het initiatief.

§ 7.3.9 Detailhandel

Verdere bepalingen onder de instructieregel onder detailhandel worden in onderhavig omgevingsplan voor Omgevingsplan 1 van de totaalontwikkeling Haven-Noord niet behandeld. In omgevingsplan 1 wordt namelijk geen toevoeging van PDV metrages toegestaan. Er is weliswaar (middels een beoordelingsregel) voorzien in perifere detailhandel (PDV). Dit betreft een voortgezet gebruik van bestaande aanwezige en als zodanig bestemde PDV vestigingen (zoals een tapijthandel) binnen het plangebied. Er is maximaal 2.000 m² PDV toegestaan binnen heel Molenzicht Haven-Noord, waarbij ook een maximum van 2.000 m² BVO per vestiging geldt. Uiteraard gelden ook de maximale per deelgebied waardoor het in veel gevallen niet mogelijk is om een grote individuele vestiging te huisvesten. Deze functie is niet rechtstreeks toegestaan maar wel mogelijk middels een beoordelingsregel, zodanig dat deze in overeenstemming is met het provinciale beleid.

§ 7.3.10 Kantoren

Artikel 7.50 (aanwijzing en geometrische begrenzing kantorengebieden)

Lid 1

Kantorengebieden categorie 1 zijn de grootstedelijke top- en centrumlocaties, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd in bijlage II.

Lid 2

Kantorengebieden categorie 2 zijn de OV-knooppuntlocaties en centrum- en (intercity)stationslocaties, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd in bijlage II.

Lid 3

Kantorengebieden categorie 3 zijn de bijzondere locaties, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd in bijlage II.

Artikel 7.51 (kantoren)

Lid 2

Het eerste lid is niet van toepassing op:

a. kantoren die in overeenstemming zijn met de regionale behoefte aan kantoren waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, waarmee gedeputeerde staten hebben ingestemd;
b. kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bruto-vloeroppervlakte van 1.000 m² per vestiging voor zover geen cluster van meer dan vijf kantoren ontstaat;
c. kantoren van gemeentediensten en hulpdiensten;
d. bedrijfsgebonden kantoren met een bruto-vloeroppervlakte dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto-vloeroppervlakte van het bedrijf; en
e. functiegebonden kantoren bij een luchthaven, een haven of een veiling.

Binnen het projectgebied Haven-Noord wordt in Omgevingsplan 1 circa 3.210 m² bruto vloeroppervlak (BVO) aan niet-woonfuncties gerealiseerd. Een deel hiervan betreft kleinschalige kantoorruimte, voornamelijk gesitueerd in de plinten van woongebouwen en in combinatie met maatschappelijke of commerciële functies. Deze kantoren zijn bedoeld voor lokale dienstverlening, werkplekken voor ondernemers en wijkgerichte functies.

Het projectgebied valt buiten de geometrisch begrensde kantorengebieden zoals bedoeld in artikel 7.50 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De kantoorruimte blijft echter binnen de kaders van artikel 7.51, tweede lid, onder b: het betreft zelfstandige kantoren met een maximale omvang van 1.000 m² BVO per vestiging, en een totale bovengrens van 5.000 m² BVO voor het gehele gebied Haven-Noord. Dit is dan ook geborgd in de planregels waardoor de grens binnen Omgevingsplan 1 niet overschreden kan worden.

Daarnaast is sprake van bedrijfsgebonden kantoorruimte, bijvoorbeeld in combinatie met maakbedrijven, zorgfuncties of maatschappelijke voorzieningen, waarbij het kantooroppervlak ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit. Door deze opzet is er geen sprake van grootschalige kantoorontwikkeling. De kantoorfunctie is

ondersteunend aan het gemengde karakter van de wijk en draagt bij aan functiemenging, levendigheid op straatniveau en een toekomstbestendige invulling van het gebied.

Regionale wateren *(Artikel 2.12) en* ***Waterschap Hollandse Delta*** *(Artikel 2.12, lid f)*
Het projectgebied ligt binnen de aanduidingen Regionale wateren en het beheersgebied van Waterschap Hollandse Delta, zoals opgenomen in de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Dit betekent dat bij de planvorming rekening moet worden gehouden met waterveiligheid, waterkwaliteit en een robuuste inrichting van het watersysteem. De instructieregels zijn gericht op het waarborgen van voldoende ruimte voor water, het voorkomen van wateroverlast en het realiseren van klimaatadaptieve maatregelen.

Voor zowel het totaalplan als Omgevingsplan 1 is deze doorwerking geborgd in de stedenbouwkundige opzet en de technische uitwerking. In paragraaf 5.17 'Weging van de waterbelangen' is nader toegelicht hoe deze aspecten zijn meegenomen. Daarbij is aandacht besteed aan onder andere:

- Afstemming met het waterschap over watercompensatie en bergingscapaciteit;
- Integratie van regenwateropvang en infiltratievoorzieningen in de openbare ruimte;
- Borging van waterveiligheid in relatie tot de nabijgelegen waterkering.

Hiermee is aangetoond dat het initiatief voldoet aan de provinciale instructieregels en dat de belangen van het waterschap op een zorgvuldige manier zijn meegenomen.

Bedrijventerrein *(artikel 7.52 is van toepassing, lid 6 t/m 10)*
Lid 6
Een omgevingsplan dat betrekking heeft op een bestaand bedrijventerrein als bedoeld in het eerste of vierde lid en dat gehele of gedeeltelijke wijziging naar andere activiteiten dan bedrijven mogelijk maakt, verantwoordt in de motivering op welke wijze binnen de regio compensatie van de toegedeelde functies van bedrijventerrein zal plaatsvinden of al heeft plaatsgevonden.

Lid 7
Compensatie van bedrijventerreinen als bedoeld in het zesde lid is nodig bij:

a. een bedrijventerrein met een in een milieuzonering vastgelegde gebruiksruimte voor geluid en geur van een geluidruimte zone 2 en een geurruimte zone 2, of milieucategorie 3, en een oppervlakte van meer dan 1 ha;
b. een bedrijventerrein met de hoogst mogelijke in een milieuzonering vastgelegde gebruiksruimte voor geluid en geur, of milieucategorie 4 of hoger;
c. een geluidgezoneerd bedrijventerrein; en
d. een watergebonden bedrijventerrein.

Lid 8
Het zesde en zevende lid is van overeenkomstige toepassing bij verlaging van de in een milieuzonering vastgelegde gebruiksruimte voor geluid en geur, of de verlaging van de milieucategorie.

Lid 9
Compensatie als bedoeld in het zesde en zevende lid, kan achterwege blijven, als is aangetoond dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve behoefte.

Lid 10
Compensatie van het feitelijk gebruik en vierkante meters voor vierkante meters is mogelijk, mits het gaat om locaties die zijn opgenomen in een regionale bedrijventerreinenvisie die de instemming heeft van gedeputeerde staten en wordt voldaan aan de in die visie vastgelegde evenwichtige balans in vraag en aanbod.

Lid 11
In afwijking van het zesde tot en met tiende lid zijn nieuwe woningen of transformatie naar woningbouw uitgesloten op bedrijventerreinen die zijn aangewezen als bedrijventerrein, niet te transformeren.

De totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord voorziet in de transformatie van het volledige bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Hoewel voorliggend omgevingsplan uitsluitend betrekking heeft op Omgevingsplan 1, moet de doorwerking van de provinciale regels worden bezien in het licht van de gehele transformatie. De reden hiervoor is dat de compensatieplicht uit artikel 7.52 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland niet alleen geldt voor het eerste deelgebied, maar voor de volledige functiewijziging van het bedrijventerrein.

De Omgevingsverordening Zuid-Holland stelt in artikel 7.52 dat bij wijziging van een bestaand bedrijventerrein naar andere functies, zoals woningbouw, moet worden verantwoord hoe compensatie van bedrijventerrein plaatsvindt. Dit is relevant omdat Haven-Noord momenteel een bedrijventerrein betreft en de herontwikkeling leidt tot een substantiële functiewijziging. De compensatieplicht geldt hier, omdat het terrein groter is dan 1 hectare en functies kent in milieucategorie 3.

De gemeente Nissewaard heeft deze compensatie geborgd door een uitruil binnen de regionale bedrijventerreinenvisie. In de herziening van de Omgevingsverordening Zuid-Holland (vastgesteld op 11 december 2024) is een nieuwe locatie toegevoegd op de zogenoemde 3ha-kaart bij de Driehoek Halfweg-Molenwatering. Deze locatie vervangt een deel van de zachte plancapaciteit bij Geervliet-Oost waarvoor de planologische procedure voor deze compensatie reeds gestart is. Hiermee blijft de regionale balans tussen vraag en aanbod van bedrijventerrein behouden en wordt toekomstbestendige ruimte voor ondernemen gegarandeerd. Dit sluit aan bij beleidsdoel 4.1.6 van de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

Doordat de compensatie formeel is vastgelegd en afgestemd met de provincie voldoet het initiatief aan de instructieregels van artikel 7.52.

Molenbiotoop *(Artikel 7.71 (geometrische begrenzing) en 7.72 zijn van toepassing)*
Artikel 7.72
Een omgevingsplan voor een molenbiotoop als bedoeld artikel 7.71, eerste en tweede lid, garandeert in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen en neemt de volgende waarden in acht:

a. binnen een straal van 100 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, wordt geen bebouwing of beplanting toegelaten, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wieken;
b. binnen een straal van 100 tot 400 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, gelden de volgende hoogtebeperkingen voor bebouwing en beplanting:
- *1°. voor zover dit gebied is gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte niet meer dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wieken;*
- *2°. voor zover dit gebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wieken.*

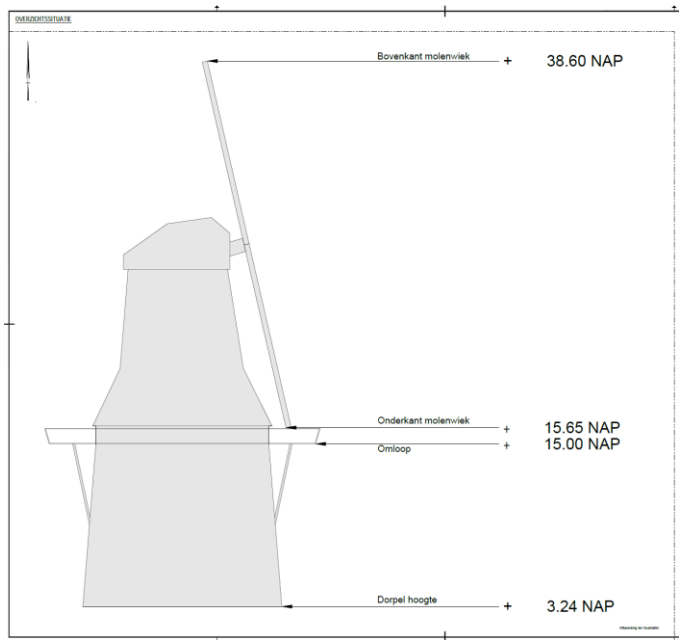
Lid 2
In afwijking van het eerste lid is bebouwing mogelijk ten behoeve van:

a. een ontwikkeling binnen een molenbiotoop waarin vrije windvang en het zicht op de molen al zijn beperkt door bebouwing, zolang de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt, of zeker is gesteld dat de belemmering van de windvang en het zicht op de molen door maatregelen elders in de molenbeschermingszone worden gecompenseerd; of
b. een ontwikkeling binnen een bijzondere molenbiotoop als bedoeld in artikel 7.71, tweede lid, mits de molen en de molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast.

De totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord voorziet in de transformatie van het volledige bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Voorliggend omgevingsplan betreft uitsluitend Omgevingsplan 1, een eerste deelgebied binnen deze grootschalige ontwikkeling. Deze fase vormt een zelfstandige stap, maar is onlosmakelijk verbonden met de bredere visie en ambities voor het totaalplan.

In het ontwerp van het totaalplan én in de uitwerking van Omgevingsplan 1 is rekening gehouden met de vrije windgang en zicht op de molen. De stedenbouwkundige opzet borgt dat de bebouwing binnen de molenbiotoop

onder het 1/30-vlak blijft. De op de verbeelding aangegeven maximale bouwhoogten (zie hiervoor h6) zijn afgestemd op de molenbiotoop en zijn bepaald vanaf N.A.P. om zo te borgen dat de juiste aanvangshoogte wordt gehanteerd. De betreffende hoogtes van de molen zijn ook weergegeven in navolgende overzichtssituatie. Daarnaast is in het ontwerp expliciet gewerkt met zichtlijnen naar de molen en een groene centrale as die de molen als identiteitsdrager benadrukt (zie ook paragraaf 3.2).



Figuur 9 Overzichtssituatie en hoogtes molen ter illustratie

Hoofdfietsnetwerk en lange afstands wandelpaden *(Artikel 7.79b (behoud en verbetering hoofdfietsnetwerk en lange afstands wandelpaden)*
Een omgevingsplan dat voorziet in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling houdt rekening met het belang van de instandhouding en zo mogelijk de verbetering van het hoofdfietsnetwerk en de lange afstands wandelpaden.

De randen van het plangebied Molenzicht Haven-Noord liggen binnen de zone die in de Omgevingsverordening Zuid-Holland is aangewezen als onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. Bij de planvorming is hiermee rekening gehouden door het netwerk niet te doorsnijden en juist te versterken. De centrale groene as en de autoluwe inrichting sluiten aan op bestaande fietsverbindingen richting het centrum en de Groene Kruisweg. Daarnaast wordt ingezet op hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen en comfortabele routes, waardoor de bereikbaarheid voor langzaam verkeer wordt verbeterd. Hiermee voldoet het plan aan artikel 7.79b van de Omgevingsverordening, waarin behoud en verbetering van het hoofdfietsnetwerk en langeafstandswandelpaden wordt verlangd.

4.2.3 Woon-Werkakkoord Zuid-Holland

Transformatie van bedrijventerrein naar een andere bestemming dan bedrijven kan om allerlei redenen nodig of wenselijk zijn. Het gaat vaak om verouderde bedrijventerreinen die in de loop der jaren midden in het stedelijk gebied zijn komen te liggen. De verordening maakt transformatie mogelijk. In een aantal gevallen is daarbij compensatie nodig:

- bedrijventerrein met milieucategorie 3, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur, en een oppervlakte van meer dan 1 hectare;
- bedrijventerrein met milieucategorie 4 of hoger, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
- watergebonden bedrijventerrein.

Compensatie is ook noodzakelijk bij transformatie van gemengde zones; mits deze zones bestemd en geschikt zijn voor bovengenoemde bedrijfstypen. Het doel van compensatie is om voldoende ruimte voor hogere

milieucategorieën/ milieuzones en watergebonden bedrijvigheid te behouden zodat vraag en aanbod kwantitatief en kwalitatief in balans blijven.

Compensatie kan daarom achterwege worden gelaten als er voldoende bedrijventerreinen in de regio beschikbaar blijven, gelet op de kwantitatieve en kwalitatieve vraag. Als een gemeente dit voldoende kan onderbouwen met actuele bestuurlijke afstemming in de regio en op basis van de behoefteramingen van de provincie Zuid-Holland, dan kan GS besluiten om van compensatie af te zien. Hierbij moet worden uitgegaan van de cijfers uit de behoefteramingen van de provincie Zuid-Holland. Compensatie gebeurt bij voorkeur door middel van het beter benutten van de bestaande voorraad.

De compensatieverplichtingen kunnen op vier manieren worden vastgelegd:
1. Het gelijktijdig vaststellen van een bestemmingsplan of omgevingsplan waarin de compensatieruimte wordt gefaciliteerd met het bestemmingsplan of omgevingsplan waarin het bedrijventerrein wordt weg bestemd.
2. De inspanningen omtrent transformatie en compensatie worden voor de gehele regio gemaakt in een regionale bedrijventerreinenstrategie of equivalent hiervan, die ter aanvaarding aan de Gedeputeerde Staten wordt voorgelegd.
3. De inspanningen omtrent transformatie en compensatie worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen betrokken provincie en betrokken gemeente(n)/initiatiefnemers.
4. De inspanningen omtrent transformatie en compensatie worden vastgelegd in een woon-werk-akkoord.

Zonder aanvaarde regionale bedrijventerreinenvisie is het uitgangspunt planologisch compensatie. Dit betekent dat hectares (het 'platte vlak') en planologische ruimte moet worden gecompenseerd. Dit betekent dat wanneer een bedrijf met milieu-categorie 3.2 is gevestigd op een kavel waar milieu-categorie 5 mogelijk is volgens het bestemmingsplan, het bij transformatie noodzakelijk is dat milieu-categorie 5 wordt gecompenseerd. Met een door GS aanvaarde regionale bedrijventerreinenvisie waarin door middel van heldere vraag-aanbod-cijfers/ planlijst/ programmeringsoverzicht (keuzelijst welke bedrijventerreinen getransformeerd worden en welke niet) wordt aangetoond dat vraag en aanbod kwantitatief en kwalitatief regionaal in balans zijn, is compensatie van gebruikte ruimte en m² voor m² mogelijk (feitelijke compensatie). Daarbij wordt maximaal ingezet op slim ruimtegebruik en beter benutten (zoals het ophogen van milieucategorieën, uitplaatsen van functies die niet op een bedrijventerrein thuishoren of het weer geschikt maken van terreinen aan het water voor watergebonden bedrijven).

Bij eerdergenoemd voorbeeld (een bedrijf met milieu-categorie 3.2 gevestigd op een kavel waar milieu-categorie 5 mogelijk is) moet dus milieu- categorie 3.2 gecompenseerd worden.

En een bedrijvenbestemming waar feitelijk een kantoor of park is gesitueerd, hoeft niet met een bedrijvenbestemming gecompenseerd te worden. Bij feitelijke compensatie van leegstaande kavels, lege panden of panden waarin of kavels waarop de bedrijvenfunctie niet wordt geaccommodeerd, moet aangetoond worden dat hier (tijdens het moment van het formaliseren van de afspraken hierover) minimaal zeven jaar sprake van is. Dit om te voorkomen dat eigenaren of overheden panden of kavels bewust leeg laten staan om af te kunnen zien van de compensatieverplichting.

Bij feitelijke compensatie van leegstaande kavels, lege panden of panden waarin of kavels waarop de bedrijvenfunctie niet wordt geaccommodeerd, moet aangetoond worden dat (tijdens het moment van het formaliseren van de afspraken hierover) sprake van is leegstand van tien jaar of meer. Dit om te voorkomen dat eigenaren of overheden panden of kavels bewust leeg laten staan om af te kunnen zien van de compensatieverplichting. Indien bij een leegstand van korter dan tien jaar aangetoond kan worden dat sprake is van incourant vastgoed en ongewenste leegstand, kan over maatwerk worden nagedacht. Bij de onderbouwing hiervan dienen minimaal drie partijen betrokken te worden. Denk hierbij aan eigenaar, gebruiker, gemeente, regio, bedrijventerreinenvereniging of makelaar. Dit eventuele maatwerk is ter beoordeling aan GS.

Doorwerking projectgebied

De totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord voorziet in de transformatie van het volledige bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Voorliggend omgevingsplan betreft uitsluitend Omgevingsplan 1, een eerste deelgebied binnen deze grootschalige ontwikkeling. Deze fase vormt een zelfstandige stap, maar is onlosmakelijk verbonden met de bredere visie en ambities voor het totaalplan.

Het Woon-Werkakkoord maar ook de omgevingsverordening Zuid-Holland stellen dat bij transformatie van bedrijventerreinen naar andere functies, zoals woningbouw, moet worden geborgd dat voldoende ruimte voor bedrijvigheid in hogere milieucategorieën behouden blijft. Dit geldt in het bijzonder voor terreinen groter dan 1 hectare met milieucategorie 3 of hoger, zoals Haven-Noord. Het doel is om vraag en aanbod van bedrijventerreinen regionaal in balans te houden, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Voor Haven-Noord is deze compensatie geregeld via een regionale uitruil, vastgelegd in de herziening van de Omgevingsverordening Zuid-Holland (vastgesteld op 11 december 2024). Daarbij is een nieuwe locatie toegevoegd op de zogenoemde 3ha-kaart bij de Driehoek Halfweg-Molenwatering, ter vervanging van een deel van de zachte plancapaciteit bij Geervliet-Oost. Hiermee blijft de regionale bedrijventerreinenstrategie in balans en wordt toekomstbestendige ruimte voor ondernemen gegarandeerd. Deze afspraak is bestuurlijk afgestemd en sluit aan bij beleidsdoel 4.1.6 van de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

Voor Omgevingsplan 1 betekent dit dat de planologische wijziging niet leidt tot een tekort aan bedrijventerrein in de regio. De compensatie is formeel vastgelegd en afgestemd met de provincie, waardoor het initiatief voldoet aan de uitgangspunten van het Woon-Werkakkoord en de instructieregels van de omgevingsverordening.

4.2.4 Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland (Actualisatie 2024)

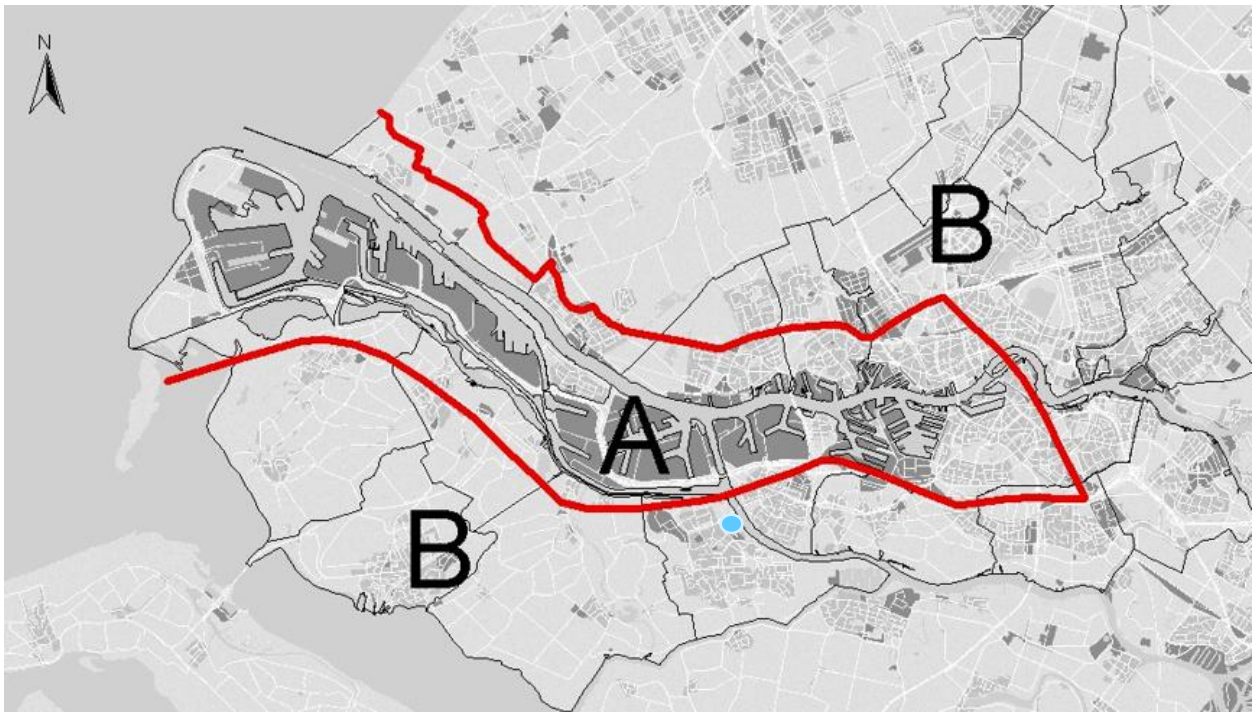
Het Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland (Actualisatie 2024) is een beleidsregel die de provincie toepast bij vergunningverlening, toezicht en handhaving voor milieubelastende activiteiten en complexe bedrijven. Het beleid is juridisch aangepast aan de Omgevingswet, maar inhoudelijk grotendeels gelijk gebleven aan eerdere versies. De kern is dat nieuwe geurhinder moet worden voorkomen en bestaande hinder zoveel mogelijk beperkt. Bedrijven die geur uitstoten moeten minimaal de beste beschikbare technieken (BBT) toepassen om overlast te reduceren.

Het beleid werkt met het begrip aanvaardbaar hinderniveau, dat wordt vastgesteld op basis van geurmetingen, klachtenregistraties en hedonische waarden (de mate van (on)aangenaamheid van een geur). Dit hinderniveau ligt tussen de hindergrens en de ernstige hindergrens. Bij vergunningverlening wordt beoordeeld of geurgevoelige objecten, zoals woningen, voldoende beschermd zijn tegen onaanvaardbare geurbelasting.

Een bijzonder onderdeel van het beleid is de kerngebied-geuraanpak voor Rijnmond. In dit gebied liggen veel industriële geurbronnen dicht bij elkaar, waardoor cumulatie van geurhinder een complex probleem vormt. Hier wordt niet alleen naar individuele bedrijven gekeken, maar naar de totale geurbelasting van alle bronnen samen. De provincie gebruikt hiervoor berekeningen en een netwerk van meetpunten (zoals e-noses) om de geurconcentraties continu te monitoren. Buiten het kerngebied speelt geurhinder meestal rond één bedrijf, waardoor de beoordeling eenvoudiger is.

Doorwerking projectgebied

Uit voornoemd beleid blijkt dat het projectgebied Molenzicht gelegen is buiten het kerngebied geuraanpak (A) Rijnmondgebied en binnen het overige gebied (B), zoals ook weergegeven op onderstaand figuur. Dit betekent dat er geen sprake is van complexe cumulatie van geurbronnen en dat de beoordeling plaatsvindt op basis van de standaard uitgangspunten van het provinciale beleid. Binnen en direct rondom het projectgebied zijn geen bedrijven aanwezig die op grond van het beleid een verhoogd risico op geurhinder veroorzaken. Zie hiervoor ook verderop par. 5.1 'activiteiten en milieuzonering'. Daarmee is geborgd dat de ontwikkeling niet leidt tot een onaanvaardbare geurbelasting en dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.



Figuur 10 Uitsnede kaart kerngebied geuraanpak met projectgebied blauw aangeduid (bron: Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland Actualisatie 2024)

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regioakkoord 2022 'Nieuwe woningmarktafspraken regio Rotterdam'

Het regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam is vastgesteld op d.d. 23 januari 2019. Deze is geactualiseerd, genaamd Regioakkoord 2022. Het Regioakkoord 2022 heeft betrekking op de periode tot en met 2030 en maakt inzichtelijk hoe de regio Rotterdam, door middel van bijdragen van twaalf gemeenten, tweeëntwintig corporaties en één woonbedrijf invulling geeft aan de volkshuisvestelijke opgaven binnen de regio. De nieuwe opgave is substantieel hoger dan waarmee rekening werd gehouden bij het opstellen van het Regioakkoord 2019.

De gemeenten en de woningcorporaties zetten zich ook in voor een betere balans van het woningaanbod in de regio. In de periode tot 2030 worden zo voldoende woningen gerealiseerd en daarnaast wordt de sociale woningvoorraad beter verspreid. Zo zorgen ze ervoor dat de corporatiewoningen daadwerkelijk terecht komen bij de doelgroep waarvoor deze bedoeld is.

De regionale doelstellingen, zoals die zijn vastgesteld en in het Regioakkoord zijn opgenomen, betreffen:

a. De regio realiseert voldoende woningen in de totale voorraad.
   Concreet: de streefvoorraad bedraagt 684.571 woningen in 2030.
b. De regio realiseert voldoende woningen in de sociale voorraad.
   Concreet: de streefvoorraad bedraagt 327.800 sociale woningen per 31 december 2030.
c. De regio realiseert voldoende woningen in de middeldure voorraad, onderverdeeld naar corporatievoorraad en particuliere voorraad.
   Concreet: de streefvoorraad bedraagt 201.600 middeldure woningen per 31 december 2030.
d. De regio realiseert een meer evenwichtige spreiding van de sociale woningvoorraad.
e. De regio wil voldoende beschikbaarheid op lokaal niveau en een regionaal gelijkmatiger toegang tot de sociale voorraad voor huurtoeslaggerechtigden.

Concreet: Op gemeentelijk niveau wordt tenminste 75% van de vrijgekomen huurwoningen van corporaties met een huurprijs onder de liberalisatiegrens toegewezen aan de primaire doelgroep (huurtoeslaggerechtigden).

f. De regio wil voldoende betaalbare woningen met een huur onder de bovenste aftoppingsgrens, zijnde € 678,66, prijspeil 2022 (€ 879,661 prijspeil 2025), op lokaal niveau en meer balans van deze voorraad in de regio. Concreet: Op gemeentelijk niveau een sociale huurvoorraad van de corporaties die voor tenminste 70% bestaat uit woningen met een huurprijs tot de bovenste aftoppingsgrens.

Doorwerking projectgebied
De ontwikkeling van Haven-Noord, en daarmee ook Omgevingsplan 1, is in lijn met de volkshuisvestelijke opgaven zoals verwoord in het Regioakkoord 2022 en vormt een concrete bijdrage aan de regionale woningbouwambitie tot 2030. Het plan draagt bij aan het realiseren van voldoende woningen in de regio Rotterdam, waaronder sociale huur en middeldure segmenten. Binnen het totale programma van circa 1.700 woningen is voorzien in 20% sociale huur en 30% middeldure koop en huur. Hoewel dit afwijkt van de provinciale richtlijn van 1/3 sociale huur en 2/3 betaalbaar, is deze opbouw afgestemd tussen de gemeente Nissewaard en de provincie vanwege de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte, en vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Het programma draagt bij aan een betere spreiding van de sociale voorraad en sluit aan bij de regionale ambitie om ten minste 70% van de sociale huurvoorraad onder de bovenste aftoppingsgrens te realiseren. De woningen worden via het regionale woonruimteverdeelsysteem aangeboden en blijven minimaal 25 jaar in stand. Daarmee wordt invulling gegeven aan de doelstelling om de sociale voorraad daadwerkelijk beschikbaar te maken voor de primaire doelgroep.

Daarnaast sluit het plan aan op de wens om lokaal voldoende beschikbaarheid te creëren en regionaal een gelijkmatiger toegang tot de sociale voorraad te realiseren. Door de ligging nabij het centrum en het metrostation Spijkenisse Centrum wordt ook de bereikbaarheid geborgd, wat bijdraagt aan de toegankelijkheid van het woningaanbod voor huurtoeslaggerechtigden.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Spijkenisse centrum

De Omgevingsvisie Spijkenisse Centrum is vastgesteld op d.d. 19 september 2021. De omgevingsvisie geeft de toekomstbestendige en integrale koers voor de leefomgeving in het centrumgebied van Spijkenisse. Een inspirerende visie die richting geeft voor nieuwe ontwikkelingen en die aangeeft waar de opgaven liggen om dat in 2040 te bereiken. Die toekomst maken ze samen met bewoners, ondernemers en organisaties. De visie geeft daarom aan hoe mensen kunnen aansluiten bij realisatie en nodigt uit om initiatief te nemen.

De hoofdambitie is om het stadscentrum te verlevendigen, door de potentie van het gebied beter te benutten. Dit leidt tot een centrum:

- waar mensen graag wonen, werken, winkelen, leren, verblijven en recreëren;
- dat bewegen, meedoen en ontmoeting stimuleert;
- dat verbonden is met de historische oorsprong, maar modern is in architectuur, duurzaamheid en innovatie.

Het centrum is het hart van de gemeente waar Nissewaarders zich mee verbonden voelen. Om het hart van de gemeente te worden is het nodig om voort te bouwen op kwaliteiten die er al zijn én om nieuwe impulsen toe te voegen om meer reuring en meer levendigheid te creëren. Dit betekent enerzijds verdichten door het toevoegen van onder andere woningen, onderwijsfuncties, cultuur en werkgelegenheid. Anderzijds betekent dit ook een kwaliteitsslag in de openbare ruimte, voor een aantrekkelijk leef- en verblijfsgebied. Dit betekent meer ruimte voor langzaamverkeer (in aansluiting op het openbaar vervoer), meer groen of water en ruimte voor ontmoeten en spelen. Zo creëren we een aantrekkelijk gebied waar mensen graag willen wonen, verblijven, werken, leren, winkelen en recreëren.

Aan de hand van vier overkoepelende samenhangende thema's geeft de gemeente invulling aan de hoofdambitie:

1. *Reuring en ontmoeten*

Het centrum is een centrale en bereikbare plek waar mensen elkaar treffen, kennisoverdracht plaatsvindt en nieuw ondernemerschap geïnitieerd wordt. Kortom, hét bruisende gebied voor creativiteit, activiteiten en innovatie.

2. *Groen en aantrekkelijk*

Binnen de mogelijkheden die er zijn, wilt de gemeente dan ook meer groen en water toevoegen. Meer groen, het vergroten van de beleving van cultuurhistorie en ruimte voor langzaam verkeer draagt bij aan een aantrekkelijke omgeving, waarin het ook prettig verblijven en ontmoeten is. Bij ontwikkelingen stimuleren ze initiatieven die de ontstaansgeschiedenis van Spijkenisse, iconische objecten of structuren, weten te versterken.

3. *Orientatie en verbinding*

Het centrum moet goed bereikbaar zijn, men moet zich er goed kunnen oriënteren en toegankelijk kunnen verplaatsen. In het centrum staan de fietser en voetganger centraal, vanwege de leefbaarheid en duurzaamheid. Goede autoverbindingen en parkeermogelijkheden zijn een kwaliteit van het centrum, de auto wordt daarom direct naar parkeergarages geleid.

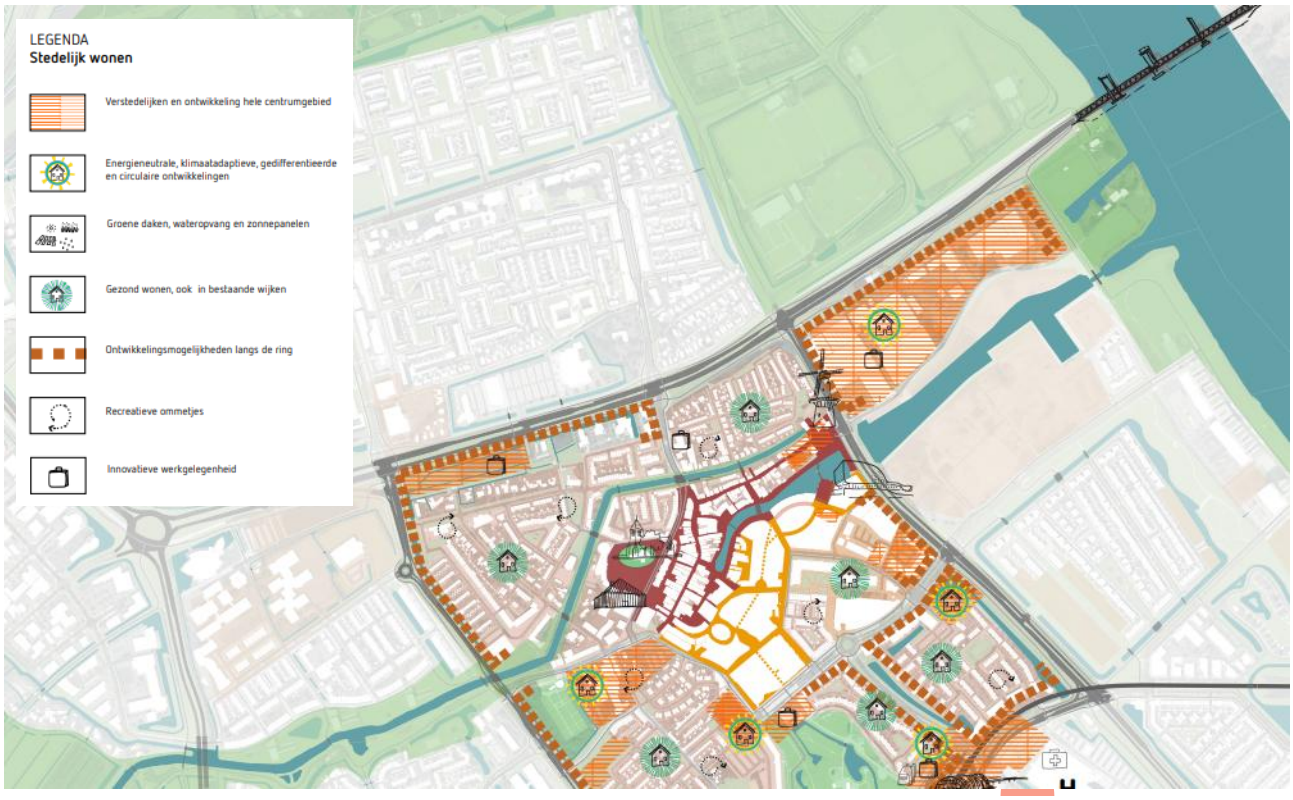
4. *Stedelijk wonen*

Het centrum is de plek om een stedelijk woonmilieu te bieden met een hogere dichtheid aan woningen. Die verdichting draagt bij aan de levendigheid van het centrum en vergroot het draagvlak voor voorzieningen. Om een aantrekkelijk leefgebied te behouden gaat het creëren van een hogere dichtheid hand in hand met een kwaliteitsslag van het openbaar gebied, verduurzaming en aandacht voor gezondheid.

Doorwerking projectgebied

Beoogd initiatief zet in op de vier hoofdambities van de gemeente Nissewaard. De realisatie van het grote woongebied Molenzicht Haven-Noord zet voornamelijk in op de pijler 'stedelijk wonen'. Vanuit de visie wordt aangegeven dat er een goede reden moet zijn om op een bepaalde plek te kiezen voor een hoge dichtheid aan woningen. Het centrum is een logische locatie omdat hierdoor de levendigheid en het draagvlak van voorzieningen wordt vergroot. Dat vraagt om extra aandacht te besteden aan voorzieningen op straatniveau en de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Met het initiatief wordt dan ook specifieke aandacht gegeven aan een grote groenstructuur door het projectgebied heen, hierdoor wordt ingezet op de pijler 'groen en aantrekkelijk'. Er wordt een groene ader gecreëerd waar ruimte is voor ontmoeten en verblijven. Wat vervolgens aansluit op de pijler 'reuring en ontmoeten'.

In de visie wordt aandacht gegeven aan integrale opgaven, Molenzicht Haven Noord (voorliggend initiatief) wordt hier tevens aangehaald. Door de ligging ten opzichte van de haven, het stadscentrum en de directe ontsluiting aan de Groene Kruisweg heeft het gebied Molenzicht Haven Noord veel potentie. Gezien de ligging van het gebied nabij het stadscentrum van Spijkenisse en de relatie met de haven en de landschappelijke kwaliteiten van de Oude Maas, leent deze locatie zich voor diversiteit aan functies die naast en door elkaar kunnen bestaan. Beoogd initiatief dat ziet op de realisatie van max. 450 woningen met diverse segmentatie maakt het gebied geschikt voor diverse doelgroepen, door tevens max. 3.210 m2 BVO aan niet-woonfuncties te realiseren ontstaat er een divers functioneel programma.



Figuur 11 Uitsnede figuur uit Omgevingsvisie Spijkenisse voor stedelijk wonen.

4.4.2 Woonvisie 2020-2030 'Nissewaard, een plek voor iedereen'.

In 2015 zijn gemeenten Spijkenisse en Bernisse gefuseerd tot gemeente Nissewaard. Om richting te geven en samenhang aan te brengen in de visie op wonen is er begin 2016 een Woonvisie vastgesteld. De woningmarkt is sindsdien flink veranderd. De markt is aangetrokken en starters in Nissewaard komen moeilijker aan een woning dan enkele jaren geleden. In september 2020 is dan ook de nieuwe Woonvisie 2020-2030 gepubliceerd. De Woonvisie Nissewaard 2020 – 2030 heeft als ondertitel 'Nissewaard, een plek voor iedereen'. Het doel van de nieuwe Woonvisie voor Nissewaard is dat het voor iedereen goed wonen is in de gemeente en de woonwensen en woningbehoefte van de huidige en toekomstige inwoners zoveel mogelijk binnen de gemeentegrenzen mogelijk te maken.

De gemeente Nissewaard blijft groeien, in totaal gaat het voor de periode 202-2040 om een extra behoefte van ruim 2.4000 woningen. Onderliggend spelen de volgende ontwikkelingen in de huishoudenstoename:

- De doelgroep gezinnen (met kinderen) is met 35% van het totaal aantal huishoudens nu nog de grootste doelgroep in Nissewaard. De omvang van deze groep neemt tot 2030 licht af tot 33% van het totaal aantal huishoudens;
- De oudere doelgroep groeit, mede vanwege het verleden van Spijkenisse als groeikern, de komende jaren hard door. Het aantal 65-plussers groeit de komende tien jaar met circa 30% tot 34% van het totaal aantal huishoudens. In 2030 is de 65-plusdoelgroep naar verwachting de grootste doelgroep;
- Het aantal alleenstaanden en stellen tussen de 35 en 65 jaar krimpt met circa 8% tot circa 24% van het totaal aantal inwoners;
- Nissewaard vergrijst, maar ontgroent de komende jaren niet. Het aantal jonge huishoudens (tot 35 jaar) blijft tot 2030 relatief stabiel. Het aandeel jonge huishoudens neemt als gevolg van de sterke groei van het aandeel ouderen echter wel af tot circa 9%;
- Over de hele linie is daarbij, net als in bijna het hele land, sprake van huishoudensverdunning. Er zal een verschuiving plaatsvinden naar steeds kleinere huishoudens. De huishoudensgroei bestaat voor meer dan 80% uit een- en twee persoonshuishoudens.

In de woonvisie wordt ingezet op de volgende thema's

- Kwaliteit en diversiteit van bestaande voorraad
- Betaalbaarheid en beschikbaarheid: doorstroming op gang brengen, ook met duurdere woningen
- Aantrekkelijke nieuwbouw
- Wonen, zorg en welzijn
- Duurzaamheid
- De gemeente Nissewaard maakt ruimte, nodigt uit, faciliteert en treedt op als regievoerder

Doorwerking projectgebied

De ontwikkeling van Haven-Noord sluit direct aan bij de ambities uit de Woonvisie Nissewaard 2020–2030, waarin wordt ingezet op een gevarieerd en toekomstbestendig woningaanbod. Het plan voorziet in circa 1.700 woningen, waarvan 20% sociale huur en 30% middeldure koop en huur, waarmee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar betaalbare woningen voor starters, ouderen en kleinere huishoudens. De differentiatie in woningtypen en prijsklassen draagt bij aan doorstroming binnen de lokale woningmarkt en versterkt het voorzieningenniveau.

Daarnaast wordt invulling gegeven aan het thema 'wonen, zorg en welzijn' door ruimte te bieden aan maatschappelijke functies in de plinten van woongebouwen, zoals een huisarts, fysiotherapie en kleinschalige zorgvoorzieningen. De groene inrichting, autoluwe straten en centrale parkstructuur stimuleren gezond gedrag en sociale interactie, wat aansluit bij de wens om een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving te creëren.

Tot slot draagt het plan bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen uit de Woonvisie. De woningen worden gasloos gerealiseerd en er wordt ingezet op klimaatadaptieve maatregelen zoals groene daken, infiltrerende verharding en biodiversiteit in de openbare ruimte. Daarmee vormt Haven-Noord een robuuste en toekomstgerichte invulling van de woonopgave in Nissewaard.

4.4.3 Ontwikkelperspectief 'Nissewaard 2040' (2020)

In 2017 is het ontwikkelperspectief Nissewaard naar 2040 door de gemeenteraad vastgesteld. Het ontwikkelperspectief schetst een langetermijnvisie voor de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente. Het document is opgesteld om Nissewaard weerbaar en aantrekkelijk te houden in een veranderende samenleving. De gemeente wil zich ontwikkelen tot een veelzijdige, vitale en verbonden woon- en werkgemeente, waarbij niet alleen de fysieke omgeving maar ook de sociale en economische structuur wordt versterkt.

Het perspectief benadrukt dat Nissewaard, als voormalige groeikern, te maken heeft met een aantal opgaven: een eenzijdige woningvoorraad, beperkte werkgelegenheid, vergrijzing en een mobiliteitsstructuur die verbetering vraagt. Om deze uitdagingen het hoofd te bieden, richt het ontwikkelperspectief zich op vier kernprincipes: het creëren van meer en gevarieerde werkgelegenheid, het doorbreken van monotone woonmilieus, het verbeteren van bereikbaarheid en het benutten van groen als drager voor leefkwaliteit en klimaatadaptatie.

Het document is geen vast eindbeeld, maar een richtinggevend kader dat flexibiliteit biedt en inzet op een integrale, gebiedsgerichte aanpak. Het koppelt lokale opgaven aan regionale en landelijke trends en benoemt kansrijke gebieden waar investeringen het meeste effect hebben. Door deze visie ontstaat een samenhangend raamwerk dat richting geeft aan toekomstige omgevingsplannen en projecten en dat de basis vormt voor een schokbestendig Nissewaard in 2040.

Doorwerking projectgebied

De transformatie van Haven-Noord sluit naadloos aan de uitgangspunten uit het ontwikkelperspectief. Hoewel voorliggend omgevingsplan uitsluitend Omgevingsplan 1 betreft, is deze onlosmakelijk verbonden met de bredere visie en ambities voor het totaalplan. Het plan doorbreekt de monofunctionele structuur van het huidige bedrijventerrein en creëert een hoogstedelijk woonmilieu met ruimte voor werken, voorzieningen en groen. Door de ligging nabij het centrum en het openbaar vervoer draagt het initiatief bij aan een betere bereikbaarheid en stimuleert de duurzame mobiliteit. Daarnaast wordt ingezet op een groene inrichting en klimaatadaptieve maatregelen, waarmee de leefkwaliteit wordt verhoogd en de stad toekomstbestendig wordt gemaakt. Met deze ontwikkeling geeft Haven-Noord, waar Omgevingsplan 1 onderdeel van is, concreet invulling aan de ambities van het Ontwikkelperspectief en vormt het een sleutelproject in het realiseren van een schokbestendig Nissewaard.

4.4.4 Ontwikkelraamwerk Nissewaard naar 2040

Het Ontwikkelraamwerk Nissewaard naar 2040 vormt het strategische fundament voor de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente. Het document geeft richting aan hoe Nissewaard zich wil ontwikkelen tot een vitale, duurzame en aantrekkelijke woon- en werkgemeente. Het raamwerk is opgesteld om de gemeente schokbestendig te maken en koppelt lokale opgaven aan regionale en landelijke trends. Daarbij wordt nadruk gelegd op het versterken van economische vitaliteit, het creëren van een divers woningaanbod, het verbeteren van bereikbaarheid en het robuust vergroenen van de stad.

Het raamwerk is geen vast eindbeeld, maar een richtinggevend instrument dat flexibiliteit biedt en uitnodigt tot samenwerking met inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners. Het benadrukt een integrale aanpak waarin wonen, werken, mobiliteit en klimaatadaptatie in samenhang worden ontwikkeld. Kansrijke locaties, zoals het centrum van Spijkenisse, de Oude Maas-zone en transformatielocaties zoals Haven-Noord, worden aangewezen als sleutelgebieden om deze ambities te realiseren.

Door deze visie ontstaat een samenhangend kader dat niet alleen stuurt op ruimtelijke kwaliteit, maar ook op sociale en economische veerkracht. Het raamwerk vormt daarmee een belangrijke basis voor toekomstige omgevingsplannen en programma's onder de Omgevingswet en geeft richting aan investeringen die bijdragen aan een toekomstbestendig Nissewaard.

Doorwerking projectgebied
De totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord voorziet in de transformatie van het volledige bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Voorliggend omgevingsplan betreft uitsluitend Omgevingsplan 1, een eerste deelgebied binnen deze grootschalige ontwikkeling. Deze fase vormt een zelfstandige stap, maar is onlosmakelijk verbonden met de bredere visie en ambities voor het totaalplan welke in het raamwerk dan ook expliciet benoemd is als een sleutelgebied. De transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een hoogstedelijk woonmilieu met ruimte voor werken en voorzieningen sluit direct aan op de doelstellingen van het raamwerk. Het plan draagt bij aan stedelijke verdichting, versterkt de verbinding tussen het centrum en het waterfront en creëert een groene, autoluwe leefomgeving die inspeelt op duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie. Daarmee levert Haven-Noord een substantiële bijdrage aan de uitvoering van het Ontwikkelraamwerk en vormt het een katalysator voor de gewenste stedelijke vernieuwing in Nissewaard.

4.4.5 Beleidsplan Groen en Bomen 2023-2026 'Geef groen de ruimte!'
Nissewaard is een groene gemeente en dit groen is van waarde voor een aantrekkelijke, vitale, toekomstbestendige woon- en werkgemeente. Het aanwezige groen in de stad en de dorpen wordt intensief gebruikt door bewoners en bezoekers. Het is belangrijk om dit groen te beschermen. De ontwikkeling van het beleidsplan voor Groen en Bomen 2023 -2026 geeft invulling aan dit principe. De huidige groenstructuur is drager voor de doorontwikkeling naar een 'schokbestendig Nissewaard'.

Het Beleidsplan Groen en Bomen is op zichzelf staand groenbeleid, maar heeft tegelijk veel raakvlakken met andere beleidsvelden. Het vindt een oorsprong in huidig beleid, is een uitwerking van het coalitieakkoord Nissewaard 2022-2026 "Bouwen op Nissewaard", het programma 'Nissewaard naar 2040' en is onderdeel van de toekomstige omgevingsvisie voor Nissewaard. Het Beleidsplan Groen en Bomen heeft hetzelfde strategische karakter als het beleidsplan water, de woonvisie en de programma's van 'Duurzaamheid' en 'Toekomstbestendig Sociaal Domein'; en worden als toetsingskader bij de invoering van de nieuwe Omgevingswet worden ingezet.

Het beleidsplan Groen en Bomen gaat over het openbaar groen dat in eigendom is van de gemeente Nissewaard. Het Beleidsplan Groen en Bomen is het uitgangspunt en toetsingskader als het gaat om de weging van groene belangen in de verschillende plannen en ontwikkelingen. Tevens levert dit Beleidsplan Groen en Bomen de kaders en uitgangspunten op voor het nieuw op te stellen Beheerplan Groen en Bomen. De ambitie die wordt nastreven met het beleidsplan is als volgt: *"In 2025o is de groenstructuur van Nissewaard robuust, aantrekkelijk, biodivers en klimaatbestendig ingericht".*

De volgende pijlers zijn opgesteld met bijbehorende doelstellingen:
- Ruimtelijke kwaliteit: Groen heeft ruimte nodig
  - De groenstructuur is herkenbaar, robuust en toekomstbestendig ingericht
  - De groenstructuur vormt een zo goed als aaneengesloten netwerk
- Groene leefomgeving: Groen nodigt uit tot beleving
  - De groenstructuur zorgt voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
- Duurzaam groen: Groen is toekomstgericht
  - De groenstructuur is klimaatbestendig ingericht en draagt daarmee actief bij aan het verlagen van hittestress en wateroverlast
  - De groenstructuur is biodivers ingericht, zodat een robuust ecologisch netwerk ontstaat
  - Het groen heeft een herkenbare identiteit en is kwalitatief hoogwaardig ingericht

Doorwerking projectgebied
Op de kaart van het Beleidsplan Groen en Bomen 2023–2026 voor stadsdeel Oost is zichtbaar dat de hoofd- en subgroenstructuren zich voornamelijk aan de randen van Haven-Noord bevinden. Dit betreft onder andere de groenstroken langs de Groene Kruisweg en de omgeving van de Schenkelweg. Binnen het projectgebied zijn deze structuren beperkt aanwezig en niet planbepalend, maar ze vormen wel een belangrijke referentie voor de ruimtelijke inpassing. In navolgend figuur is een uitsnede opgenomen van de groenstructuren in relatie tot het projectgebied. Ook is er een rij bomen aan de noordzijde van het projectgebied Omgevingsplan 1 die onderdeel uitmaken van de Hoofd- en substructuur bomen Stadsdeel Oost.



Figuur 12 Uitsnede kaart Hoofd- en subbomenstructuur Stadsdeel Oost (bron: Beleidsplan Groen en Bomen 2023-2026)



Figuur 13 Uitsnede kaart Hoofd- en subgroenstructuur Stadsdeel Oost (bron: Beleidsplan Groen en Bomen 2023-2026)

In de planvorming wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de uitgangspunten uit het Beleidsplan Groen en Bomen. De stedenbouwkundige opzet van Haven-Noord – en daarmee ook van Omgevingsplan 1 – zet in op een groene, klimaatadaptieve inrichting. De centrale openbare ruimte vormt een groene ader door het gebied, met zichtlijnen op de molen Nooitgedacht en ruimte voor ontmoeting, recreatie en biodiversiteit. Ook in Omgevingsplan 1 wordt ingezet op vergroening van de openbare ruimte, onder andere door het realiseren van regentuinen, schaduwrijke hoven en groene tussenruimtes. Hiermee wordt invulling gegeven aan de pijlers uit het beleidsplan: ruimtelijke kwaliteit, beleving en duurzaamheid. De bestaande groene rand en aanwezige bomen worden hierbij gerespecteerd.

De inrichting van Omgevingsplan 1 draagt bij aan het verlagen van hittestress, het bergen van hemelwater en het versterken van de ecologische waarde van het gebied. Daarmee is sprake van een zorgvuldige afweging van groene belangen en een passende doorwerking van het beleidsplan in de planvorming.

5 Omgevingsaspecten

5.1 Activiteiten en milieuzonering

5.1.1 Toetsingskader

Het is van belang dat activiteiten met gebruiksruimte en milieugevoelige functies in evenwicht tot elkaar locaties krijgen toegedeeld in de fysieke leefomgeving. Dit kan in hoofdzaak op twee manieren:

1. Menging van milieugevoelige en milieubelastende functies waar het kan en gewenst is.
2. Scheiding van milieugevoelige en milieubelastende functies waar het moet.

Op deze manier wordt zowel voor ruimte voor bedrijvigheid gezorgd als voor het behoud van bescherming van de woon- en leefomgeving.

Daarbij moet worden voldaan aan de instructieregels uit het Bkl ten aanzien van geluid, geur en trilling door activiteiten. Met als gevolg dat milieunormering in het omgevingsplan plaatsvindt om tot een evenwichtige toedeling van milieugevoelige en milieubelastende functies te komen. Er kan daarbij gebruik worden gemaakt van de nieuwe handreiking Activiteiten en milieuzonering van de VNG (oktober 2024).

De handreiking Activiteiten en milieuzonering is gebaseerd op inwaartse zonering. Hoe groter de afstand tot de woonomgeving, hoe meer gebruiksruimte voor geluid en geur per activiteit beschikbaar kan zijn. Deze inwaartse zonering krijgt vorm door maximaal drie zones voor geluid (basis, beperkt en verruimd) en twee voor geur (basis en verruimd). De ligging van de zones is afhankelijk van de ligging ten opzichte van gebieden met milieugevoelige activiteiten.

Er bestaan drie mogelijkheden om in te schatten of een bepaalde activiteit past binnen de toepasselijke zones voor geluid en geur of geschikt is voor functiemenging:

- een inschatting van de feitelijke situatie aan de hand van concrete criteria voor geluid en geur;
- een indicatie aan de hand van bijlage A5 (Indicatieve lijst met activiteiten met inschatting geluid en geur) van handreiking Activiteiten en milieuzonering;
- het uitvoeren van gericht onderzoek.

5.1.2 Toetsing

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient onderzocht te worden of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen het projectgebied. Tevens dient te worden onderzocht of de beoogde ontwikkeling geen belemmering vormt in de bedrijfsvoering van omliggende functies. Er is dan ook een onderzoeksmemo opgesteld welke is opgenomen als bijlage 1. Het onderzoek is opgesteld voor de gehele gebiedsontwikkeling voor Haven-Noord maar maakt ook de locatie voor Omgevingsplan 1 inzichtelijk. Navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Inwaartse zonering

In de huidige situatie is een overgroot deel van het gebied van de totaalontwikkeling Haven-Noord als bedrijf bestemd. Met de ontwikkeling van het gebied zullen al deze bedrijven worden gesloopt met uitzondering van één bedrijfslocatie, te weten 'Horeca World'. Dit betreft een groothandel in horeca-apparatuur en benodigdheden, ingedeeld in milieucategorie 2. Op basis van handreiking zijn richtafstanden gehanteerd voor milieucategorieën, waarbij voor een gemengd gebied een afstand van 10 meter geldt voor categorie 2 en 30 meter voor categorie 3.1. De maximale planologische milieucategorie binnen het projectgebied is 3.1.

Uit het onderzoek blijkt dat het projectgebied voor Omgevingsplan 1 buiten de relevante richtafstanden ligt. Op basis van de richtafstand is geconcludeerd dat geen sprake is van hinder voor de nieuwe woonfuncties. De bedrijvigheid die in Omgevingsplan 2 en 3 pas wordt beëindigd en wordt getransformeerd naar een woonfunctie, vormt eveneens geen feitelijke belemmering voor de woningbouw in Omgevingsplan 1. De feitelijke bedrijvigheid

op de grens tussen Omgevingsplan 1 en 2 betreft relatief lichtere bedrijvigheid. Met de exploitanten van de bedrijven zijn afspraken gemaakt over stapsgewijze beëindiging van hun bedrijfsactiviteiten. De eigenaar/ontwikkelaar van het grootste gedeelte van Omgevingsplan 1 is ook de eigenaar/ontwikkelaar van Omgevingsplan 2 en 3.

Daarmee is aangetoond dat het plan voldoet aan de vereisten van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Uitwaartse zonering
Binnen het planvoornemen worden er 450 woningen en 3.210 m2 aan niet-woonfuncties mogelijk gemaakt. Deze toegelaten functies zijn vermengbaar met woningen in een gemengde stedelijke omgeving. De toegelaten functies met een groter milieueffect, zoals de bedrijvigheid binnen de categorie B1 en B2, zijn gekoppeld aan beoordelingsregels. Woningen zelf vormen geen belemmerende functie binnen het geldende toetsingskader.

5.1.3 Conclusie
Vanuit het milieuaspect activiteiten en milieuzonering is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.2 Akoestiek (spoor)wegverkeer

5.2.1 Toetsingskader
Er dient rekening te worden gehouden met het geluid door (spoor)wegen op geluidgevoelige gebouwen. Daarbij gelden er geluidaandachtsgebieden rondom (spoor)wegen. Binnen een dergelijk geluidsaandachtsgebied, dient het geluid op geluidgevoelige gebouwen aanvaardbaar te zijn (par. 5.1.4.2a Bkl). Indien het geluid op een geluidgevoelig gebouw (binnen een geluidaandachtsgebied) niet meer bedraagt dan de standaardwaarde dan is er in ieder geval sprake van een aanvaardbare woon- en leefomgeving. De standaardwaarden zijn aangegeven in onderstaande tabel. Deze geluidsnormen hebben betrekking op het geluid op de gevel van een geluidsgevoelig gebouw en hebben primair als doel het beschermen van de gezondheid door het stellen van eisen aan het geluid op en rond woningen, waar mensen langdurig verblijven en slapen.

Tabel 1: Standaardwaarde geluid voor een geluidbron op een geluidgevoelig gebouw per (spoor)weg.

Geluidbronsoorten	Standaardwaarde
Rijkswegen en provinciale wegen	50 Lden
Gemeentewegen en waterschapswegen	53 Lden
Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen	55 Lden

De regels voor geluid hebben een tweezijdige werking om de bescherming tegen geluidsbelasting vorm te geven. Enerzijds bij de aanleg of aanpassing van (spoor)wegen en anderzijds bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige gebouwen en locaties nabij een (spoor)weg. Geluidsgevoelige gebouwen zijn gebouwen, waaronder een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat bijvoorbeeld een woon-, onderwijs- of zorgfunctie heeft. Voor andere gebouwen of locaties bepaalt de gemeente zelf de mate van bescherming tegen geluid op grond van artikel 4.2 van de Omgevingswet. Dat doet de gemeente vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Daarnaast vindt de beheersing van het geluid plaats:
- bij provinciale wegen en door de provincie aangewezen lokale spoorwegen: met geluidproductieplafonds (op referentiepunten);
- bij gemeentelijke en waterschapswegen en andere lokale spoorwegen: met de basisgeluidemissie.

Een geluidsproductieplafond geeft de maximale toegestane productie weer op een vast fictief punt, het referentiepunt, op korte afstand van de geluidsbron.

5.2.2 Toetsing

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Haven-Noord is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Cauberg Huygen. Dit onderzoek is in twee delen verricht: één voor het gehele projectgebied Haven-Noord en één specifiek voor omgevingsplan 1 van het omgevingsplan. De reden voor deze tweedeling is dat het totale gebied een samenhangende beoordeling vereist om de cumulatieve effecten van wegverkeer, industrie en overige bronnen te bepalen, terwijl voor omgevingsplan 1 een afzonderlijke toetsing nodig is in het kader van de buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Het onderzoek voor het hele gebied geeft inzicht in de toekomstige situatie inclusief alle fasen, terwijl het deelonderzoek voor omgevingsplan 1 dient als onderbouwing voor de directe planologische besluitvorming.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting door gemeentelijke wegen binnen het projectgebied maximaal 69 Lden bedraagt. Daarmee wordt de standaardwaarde van 53 Lden overschreden, maar de grenswaarde van 70 Lden niet. De hoogste waarden treden op langs de Groene Kruisweg en Schenkelweg. Voor het gezoneerde industrieterrein Botlek-Pernis geldt overgangsrecht uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting blijft binnen de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A), waarbij voor hogere bouwlagen een ophoging van 1 à 2 dB is toegepast en een hogere waarde wordt vastgesteld.

Voor het gezoneerde industrieterrein Botlek-Pernis is vastgesteld dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet kan worden gehaald. Op basis van het akoestisch onderzoek en het gemeentelijk geluidbeleid is daarom een hogere waarde vastgesteld conform artikel 45 van de Wet geluidhinder. Deze hogere waarde bedraagt 55 dB(A) voor de gevels van de woningen binnen het plangebied. Het besluit is genomen door het college van burgemeester en wethouders van Nissewaard en vormt een noodzakelijke voorwaarde voor de realisatie van de woningen. Bij de beoordeling is uitgegaan van het Programma Geluid (vastgesteld op 23 april 2025) en de gezamenlijke geluidbelasting van wegverkeer en industrie. Het ontwerpbesluit en de onderbouwing zijn opgenomen in bijlage 19.

Dove gevels zijn niet noodzakelijk. Het gecumuleerde geluid bedraagt eveneens maximaal 69 Lden, hoofdzakelijk veroorzaakt door wegverkeer. De geluidkwaliteit varieert van “tamelijk slecht” aan de randen tot “goed” in het binnenterrein. Voor bestaande woningen in de omgeving is de toename van het geluid verwaarloosbaar (minder dan 1 dB), waardoor geen extra hinder optreedt.

In het onderzoek zijn mogelijke maatregelen beoordeeld. Bronmaatregelen zoals geluidreducerend asfalt en snelheidsverlaging op de Groene Kruisweg leveren beperkte reducties op, maar zijn verkeerskundig en financieel niet doelmatig. Overdrachtsmaatregelen zoals schermen zijn stedenbouwkundig ongewenst. Aan de ontvangzijde zijn dove gevels niet toegestaan, maar bouwkundige oplossingen voor geluidluwe buitenruimtes worden aanbevolen. Gelet op deze afwegingen adviseert het onderzoek om hogere waarden vast te stellen: 69 Lden voor gemeentelijke wegen en 55 dB(A) voor het industrieterrein Botlek-Pernis. Daarbij geldt dat woningen moeten beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte, conform het gemeentelijk geluidbeleid. Voor gevels waar dit niet direct mogelijk is, kunnen compenserende maatregelen zoals gesloten balkonhekken en geluidabsorberende plafonds worden toegepast. Na realisatie van fase 3 zal bovendien extra afscherming ontstaan, waardoor de geluidbelasting verder afneemt.

5.2.3 Conclusie

In de planregels is geborgd dat een geluidgevoelig gebouw met een gevelbelasting boven de standaardwaarde, als gevolg van weg- en railverkeer en industrielawaai is uitsluitend toegestaan wanneer voldaan wordt aan de vereisten en voorwaarden uit het Programma Geluid, zoals inwerkinggetreden op 23 april 2025, of diens rechtsopvolger en dat de grenswaarde zoals bedoeld in artikel 3.35 Bkl niet wordt overschreden. Deze regels is ook van toepassing wanneer onderwijsfuncties middels de beoordelingsregel wordt toegepast.

Op basis hiervan kan er worden gesteld dat er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties vanuit het milieuaspect akoestiek (spoor)wegverkeer.

5.3 Archeologie

5.3.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving zijn overgegaan naar de Omgevingswet.
De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van "de verstoorder betaalt" uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden. Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

5.3.2 Toetsing

Op basis van de geldende beheersverordeningen, die onderdeel uitmaken van het tijdelijk omgevingsplan, kent het projectgebied verschillende dubbelbestemmingen met betrekking tot archeologie. Voor het grootste deel van het projectgebied geldt de aanduiding Waarde – Archeologie 2, waarbij een omgevingsvergunning vereist is voor graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 0,5 meter onder maaiveld en een oppervlakte groter dan 200 m² beslaan. Voor enkele zones geldt Waarde – Archeologie 1 (vrijstellingsgrens 0,5 m – mv en 100 m²) en Waarde – Archeologie 3 (vrijstellingsgrens 0,8 m – mv en 200 m²). Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen herontwikkeling is archeologisch onderzoek noodzakelijk. Er is dan ook onderzoek uitgevoerd in de vorm van een beknopt bureauonderzoek en aanvullend een Programma van Eisen (PvE) voor een verkennend en karterend inventariserend veldonderzoek. De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 3 van onderhavige ruimtelijke motivering, navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Het projectgebied maakt volgens de Archeologische Waarden- en Beleidskaart van Spijkenisse deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Voor het overgrote deel geldt een middelgrote tot hoge verwachting op sporen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd, met name op en nabij historische dijken. Daarnaast is er een middelgrote kans op sporen uit de IJzertijd en Romeinse tijd in het bodemtraject van het Hollandveen.

Het bureauonderzoek geeft inzicht in de historische situatie en de bodemopbouw. Het projectgebied is in het verleden agrarisch gebruikt en later opgehoogd met havenslib, waardoor oudere niveaus deels zijn verdwenen. Toch blijft de kans op archeologische resten aanwezig, met name op historische dijken en in diepere bodemlagen. De verwachting richt zich op drie niveaus: de oeverafzettingen van de Formatie van Naaldwijk, het Hollandveen en de overstromingsafzettingen van Duinkerke III. Deze niveaus kunnen sporen bevatten van bewoning en gebruik vanaf de IJzertijd tot en met de Nieuwe tijd.

De voorgenomen werkzaamheden, waaronder de aanleg van een woonwijk en nieuwe infrastructuur, leiden tot substantiële bodemverstoring. Daarmee is vervolgonderzoek noodzakelijk om de archeologische verwachting te toetsen en eventuele waarden veilig te stellen. Omdat de locatie momenteel nog grotendeels bebouwd is, is er een Programma van Eisen (PvE) opgesteld voor een verkennend en karterend inventariserend veldonderzoek. Het PvE is door de gemeente goedgekeurd, zodat na sloop van de bestaande bebouwing vervolgonderzoek kan plaatsvinden. Het goedgekeurde PvE borgt dat dit onderzoek conform de KNA-richtlijnen wordt uitgevoerd en dat, indien vondsten worden aangetroffen, een zorgvuldig selectieadvies kan worden opgesteld voordat bodemingrepen plaatsvinden.

5.3.3 Conclusie

Het Programma van Eisen is door het bevoegd gezag, de gemeente Nissewaard, goedgekeurd en opgenomen in de bijlage.

5.4 Bezonning

5.4.1 Toetsingskader

Bezonning is een belangrijk aspect bij het beoordelen van de ruimtelijke kwaliteit. Het is essentieel om voldoende zonlicht of schaduw te hebben op gebouwen, tuinen, terrassen en speelplekken, omdat dit bijdraagt aan een aangenaam verblijfsklimaat.

Daar de rijksoverheid geen specifieke instructieregels heeft opgesteld voor dit aspect. Dit betekent dat bestuursorganen op dit onderwerp beleidsruimte hebben. De gemeente Amsterdam heeft hierover geen beleid gemaakt. In de praktijk is het gebruikelijk om aan te sluiten bij de zogenaamde TNO norm. Het onafhankelijke onderzoeksinstituut TNO heeft normen opgesteld voor bezonning, die kunnen worden onderverdeeld in een 'lichte' en 'strenge' norm:

- de 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;
- de 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam

Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht. Hoewel deze normen niet verplicht zijn volgens de wet, zijn de normen wel gehanteerd voor de bezonningsstudie.

5.4.2 Toetsing

Voor het projectgebied is een bezonningsstudie uitgevoerd om inzicht te geven in de schaduwval van het nieuwe bouwplan ten opzichte van de bestaande situatie. De volledige bezonningsstudie, inclusief visualisaties van de schaduwval in top view en perspectief, is opgenomen in bijlage 4.

In de studie is gebruik gemaakt van een 3D-model van het bouwplan en de omgeving. De analyse is uitgevoerd voor meerdere data in het jaar, waaronder 21 januari, 19 februari, 21 maart, 21 juni en 21 december. Deze dagen zijn representatief voor de seizoensvariatie in zonstand en vormen de basis voor toetsing aan de algemeen gehanteerde TNO-richtlijnen voor bezonning.

De TNO-richtlijnen onderscheiden een lichte norm, waarbij minimaal twee mogelijke bezonningsuren per dag aanwezig moeten zijn in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober, en een strenge norm, waarbij minimaal drie bezonningsuren per dag aanwezig moeten zijn in de periode van 21 januari tot en met 22 november. De toetsing is uitgevoerd op 21 januari, de kortste dag binnen de reeks van de strenge norm, en daarmee maatgevend voor de beoordeling.

Het bouwplan voldoet volledig aan de TNO-richtlijnen voor bezonning. De extra schaduw op enkele gebouwen aan de Veerweg op 21 januari is beperkt tot het einde van de dag en heeft geen enkele invloed op het behalen van de normen. Gedurende alle overige uren en onderzochte dagen is er geen sprake van relevante schaduweffecten. Daarmee staat vast dat het bouwplan geen nadelige gevolgen heeft voor de bezonning van omliggende woningen en dat een goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

5.4.3 Conclusie

Vanuit het aspect bezonning is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.5 Bodem

5.5.1 Toetsingskader

Het omgevingsplan bevat de waarden voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie (par. 5.1.4.5 Bkl). Het gaat daarbij om een gebouw of een deel van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zullen zijn. Ook de aangrenzende tuin of perceel maakt hier onderdeel van uit. Bij het bepalen van de waarden

voor de toelaatbare kwaliteit houdt de gemeente rekening houdend met de interventiewaarden voor de verschillende stoffen en neemt de gemeente de grenswaarden in acht. Bij overschrijding van de toelaatbare kwaliteit kan alleen gebouwd worden als de door de gemeente voorgeschreven sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

Daarnaast is in het omgevingsplan de landbodem in verband met grondverzet in de bodemfunctieklassen landbouw/natuur, wonen en industrie ingedeeld, rekening houdend met de functie van de locatie. Ook kunnen in het omgevingsplan bodembeheergebieden zijn aangewezen.

5.5.2 Toetsing

Voor de gebiedsontwikkeling Haven-Noord is een integraal bodemonderzoek uitgevoerd, inclusief asfalt-, asbest- en funderingsonderzoek. De reden om dit onderzoek voor het gehele gebied uit te voeren ligt in de historische opbouw en het industriële gebruik van het terrein. Het terrein is in de jaren '50 opgehoogd met zand, klei en baggerslib en vanaf de jaren '70 intensief gebruikt door transport- en aannemingsbedrijven. Omdat verontreinigingen zich niet beperken tot perceelsgrenzen en de toekomstige fasen dezelfde bodemopbouw delen, is een gebiedsbrede beoordeling noodzakelijk. Dit voorkomt dat latere fasen worden geconfronteerd met onverwachte saneringsopgaven en biedt zekerheid over de uitvoerbaarheid van het totaalplan. Tegelijkertijd is het onderzoek direct relevant voor Omgevingsplan 1, omdat de resultaten en maatregelen ook hierop van toepassing zijn. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 5 van onderhavige ruimtelijke motivering. Navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Uit het onderzoek blijkt dat de bodem heterogeen verontreinigd is met PAK, zware metalen en minerale olie, waarbij geen overschrijding van interventiewaarden is vastgesteld. Wel is sprake van een historische olieverontreiniging bij een voormalige olie-/waterafscheider, die als ernstig wordt aangemerkt en bij werkzaamheden moet worden gesaneerd of afgedicht. Het asfalt bevat deels teerhoudende lagen; circa 706 ton asfalt moet als teerhoudend worden afgevoerd. Daarnaast is in de funderingslaag van het noordelijke deel asbest aangetroffen, met gehalten die ruimschoots boven de grenswaarde van 50 mg/kg liggen. Een nader asbestonderzoek is noodzakelijk om de exacte omvang vast te stellen. Het zuidelijke deel van de fundering is asbestvrij en voldoet indicatief aan de eisen voor een niet-vormgegeven bouwstof. Grond die vrijkomt bij werkzaamheden valt overwegend in de categorie 'niet toepasbaar' en moet naar een erkende reiniger worden afgevoerd.

Het advies luidt om voorafgaand aan de uitvoering een saneringsplan of BUS-melding in te dienen voor de olieverontreiniging en om het asbest nader te onderzoeken conform NEN 5898. Teerhoudend asfalt dient selectief te worden verwijderd en afgevoerd naar een erkende verwerker. Voor het puin geldt dat hergebruik op locatie mogelijk is, mits aanvullend onderzoek conform AP04 wordt uitgevoerd. Bij grondverzet moet rekening worden gehouden met de afvoer als 'niet toepasbaar'. Deze maatregelen waarborgen dat de ontwikkeling voldoet aan de regels van het Besluit bodemkwaliteit en dat een veilige en verantwoorde uitvoering mogelijk is.

5.5.3 Conclusie

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken kan worden geconcludeerd dat de ondergrond ter plaatse van het voorgenomen projectgebied vanuit milieukundig oogpunt geschikt is woningbouw. De aangetoonde bodemverontreinigingen zullen tijdens de ontwikkeling van het projectgebied gesaneerd dienen te worden. Het aspect bodem zorgt niet voor belemmeringen.

5.6 Cultuurhistorie

5.6.1 Toetsingskader

Sinds 2016 is de regelgeving met betrekking tot het behoud en beheer van cultureel erfgoed ondergebracht in de Erfgoedwet. Samen met de Omgevingswet zorgt deze wet voor een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed.

Cultureel erfgoed bestaat uit vijf elementen: roerend of immaterieel cultureel erfgoed, cultuurlandschappen, archeologische monumenten, gebouwde monumenten en stads- en dorpsgezichten. Er dient rekening gehouden te worden met het belang van het behoud van dit cultureel erfgoed. Dit door regels te stellen ter bescherming van het cultureel erfgoed (par. 5.1.5.5 Bkl). In het belang hiervan worden in het omgevingsplan ook regels gesteld over eisen aan onderzoek.

Cultuurhistorische atlas provincie Zuidholland
De cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland geeft een overzicht van cultuurhistorische kenmerken en waarden in deze provincie. Het is een overzicht op hoofdlijnen, bijvoorbeeld van waardevolle verkavelingspatronen, gebieden met een archeologische verwachtingswaarde of monumentale boerderijlinten. De cultuurhistorische kaart - ook aangeduid als Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) - kent 3 verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Het beleid voor cultureel erfgoed van provinciaal belang is vastgelegd in de provinciale Omgevingsvisie en uitgewerkt in de provinciale Omgevingsverordening.

Erfgoedverordening Nissewaard
De gemeente Nissewaard heeft cultuurhistorisch beleid dat is vastgelegd in de Erfgoedverordening Nissewaard 2016. Dit beleid richt zich op het behoud van monumenten en archeologische waarden. Gemeentelijke monumenten worden aangewezen op basis van cultuurhistorische, architectuurhistorische of stedenbouwkundige waarde. Daarnaast zijn historische kernen zoals Abbenbroek, Geervliet, Heenvliet en Zuidland aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht.

5.6.2 Toetsing
Voor het projectgebied zijn op de provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur geen specifieke waarden aangewezen. Ook op gemeentelijk niveau zijn er geen monumenten of beschermde stads- of dorpsgezichten aanwezig. Het enige cultuurhistorische element dat relevant is voor de planvorming is de molen Nooitgedacht, die net buiten het projectgebied ligt. Deze molen is richtinggevend geweest voor het ontwerp: de stedenbouwkundige opzet is zo vormgegeven dat zichtlijnen op de molen behouden blijven en dat de bouwhoogtes aansluiten bij de randvoorwaarden van de molenbiotoop. Daarmee blijft de ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid van dit historische element gewaarborgd.

Verder is er geen sprake van cultuurhistorische beperkingen. Waar nodig wordt rekening gehouden met de regels uit de Erfgoedverordening Nissewaard, zodat eventuele waarden zorgvuldig worden meegenomen. De ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid voor cultuurhistorie en draagt bij aan een evenwichtige inpassing van functies in de fysieke leefomgeving.

5.6.3 Conclusie
Er is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties vanuit het aspect cultuurhistorie.

5.7 Duurzaamheid en Klimaatadaptatie

5.7.1 Toetsingskader
Doel van de Omgevingswet is een duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Duurzaamheid is het waarborgen van de bestaansmogelijkheden van de mens. Iedereen wil immers welvarend, gezond en veilig leven. Duurzame ontwikkeling vergt volgens de commissie-Brundtland een balans tussen de kwaliteit van de natuurlijke leefomgeving (planet), de economie (profit) en het sociale vermogen van de mens (people). Dit vraagt om zorgvuldig benutten, ontwikkelen en beheren van de fysieke leefomgeving.

5.7.2 Toetsing
De ontwikkeling van Haven-Noord is gestoeld op een integrale benadering van duurzaamheid, waarin een gezonde, veilige en toekomstbestendige leefomgeving centraal staat. In lijn met het Brundtland-principe wordt gestreefd naar een balans tussen ecologische kwaliteit (planet), sociaal welzijn (people) en economische haalbaarheid (profit). Het stedenbouwkundig ontwerp vertaalt deze ambitie naar een robuuste inrichting waarin klimaatadaptatie, energie-efficiëntie en biodiversiteit samenkomen.

Het plan zet in op een groene, klimaatbestendige openbare ruimte met een centrale parkstructuur, infiltrerende verharding, schaduwrijke hofjes en groene gevels. Deze elementen beperken hittestress, bevorderen waterberging en versterken de ecologische samenhang. Uit de watertoets blijkt dat het plan leidt tot een afname van verhard oppervlak, waardoor de afvoercapaciteit van het bestaande watersysteem voldoende blijft. Hemelwater wordt waar mogelijk lokaal verwerkt en via een gescheiden stelsel afgevoerd naar het oppervlaktewater, zonder dat aanvullende compensatie op eigen terrein noodzakelijk is. De robuuste ligging ten opzichte van regionale waterkeringen en het voorgestelde bouwpeil zorgen bovendien voor een zeer geringe kans op wateroverlast of overstroming.

De gebouwen worden gasloos en energiezuinig gerealiseerd, met ruimte voor PV-installaties en waterbesparende voorzieningen. De mobiliteitshub aan de Groene Kruisweg draagt bij aan het beperken van emissies en maakt ruimte vrij voor vergroening. Daarmee vormt Haven-Noord een voorbeeld van een gebiedsontwikkeling waarin duurzaamheid niet als randvoorwaarde, maar als leidend principe is geïntegreerd in ontwerp en uitvoering.

5.7.3 Conclusie

Het plan draagt bij aan en in houdt in brede zin rekening met het milieuaspect duurzaamheid en klimaatadaptatie.

5.8 Elektromagnetische straling

5.8.1 Toetsingskader

Magnetische velden ontstaan bij het transport en het gebruik van elektriciteit/stroom. Voorbeelden van voorzieningen die zorgen voor elektromagnetische velden zijn antennes, hoogspanningslijnen, mobiele telefoons en elektrische apparaten. De kracht van het elektromagnetische veld kan per voorziening verschillen. In het kader van de fysieke leefomgeving zijn met name antennes en hoogspanningslijnen van belang, aangezien dit vaste objecten zijn. De Europese Unie heeft in 1999 blootstellingslimieten, bestaande uit basisrestricties en daarvan afgeleide referentieniveaus, aanbevolen (PbEG L 199/59, 1999). De basisrestricties mogen niet worden overschreden. Als de blootstelling lager is dan de referentieniveaus kan ervan worden uitgegaan dat de basisrestricties niet worden overschreden. Voor magnetische velden die met de elektriciteitsvoorziening samenhangen, bedraagt het referentieniveau 100 microtesla voor de gehele bevolking.

Door de minister voor Klimaat en Energie is (samen met de toenmalig minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en in afstemming met de staatssecretaris voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport) op 21 april 2023 een herijkt voorzorgsbeleid aan gemeenten, provincies en netbeheerders gezonden inzake de gezondheidsrisico's van magneetvelden bij hoogspanningslijnen[3]. De kern van het herijkte voorzorgbeleid voor magneetvelden is dat met de netbeheerders is afgesproken dat deze bronmaatregelen gaan treffen om de sterkte en grootte van magneetvelden zo veel mogelijk te beperken. Het beleidsadvies is erop gericht om zoveel als redelijkerwijs mogelijk te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden die afkomstig zijn van elektriciteitsinfrastructuur en die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla[4]. De waarde van 0,4 microtesla geldt als gemiddelde voor een heel jaar. Tijdens dat jaar kan de veldsterkte regelmatig boven en onder de waarde van 0,4 microtesla komen. Het is een waarde uit voorzorg, die alleen van toepassing is bij bovengrondse hoogspanningslijnen.

5.8.2 Toetsing

Hoogspanningslijnen

In voorgaande paragraaf is gebleken dat het projectgebied zich niet binnen de 0,4 microtesla magneetveldzone van een of meerdere hoogspanningslijnen bevindt. De dichtstbijzijnde hoogspanningslijnen liggen op een afstand van 3,5 kilometer. Hierdoor blijft de blootstelling aan magnetische velden ruim onder de vastgestelde referentieniveauwaarden van 100 microtesla of 0,4 microtesla. De conclusie luidt dat er geen sprake is van een overschrijding van de referentieniveauwaarden, wat betekent dat er geen aanleiding is voor verdere, diepgaandere onderzoeken naar mogelijke gezondheidseffecten.

[3] https://www.kennisplatform.nl/verschil-tussen-limiet-100-microtesla-grens-0-4-microtesla/
[4] https://www.infomil.nl/publish/pages/86406/beleidsadvies_vrom_2005_1.pdf

Trafokasten en lokale nutsvoorzieningen
Binnen het planvoornemen worden ook nutsvoorzieningen gerealiseerd. Dit betreft onder meer trafokasten en aansluitpunten voor elektriciteit, water en telecommunicatie. Dergelijke voorzieningen zijn noodzakelijk voor de energievoorziening van de woningen en de maatschappelijke functies in het plan.

Trafokasten en andere laagspanningscomponenten veroorzaken elektromagnetische velden, maar deze zijn van een zeer beperkte omvang. Volgens het RIVM en het voorzorgsbeleid van het ministerie van Klimaat en Energie zijn dergelijke voorzieningen niet relevant in het kader van het magneetveldbeleid. In het plan worden trafokasten landschappelijk ingepast en op voldoende afstand van verblijfsruimten geplaatst. Daarmee wordt voldaan aan het voorzorgsbeleid en is er geen sprake van een gezondheidsrisico of belemmering voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.8.3 Conclusie
Vanuit het milieuaspect elektromagnetische straling is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.9 Geur (agrarisch)

5.9.1 Toetsingskader
Er dient rekening te worden gehouden met geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen. Daarbij dient de geur op geurgevoelige gebouwen aanvaardbaar te zijn (par. 5.1.4.6 Bkl). Voor enkele, met name agrarische activiteiten zijn standaardwaarden bepaald voor de geurbelasting.

5.9.2 Toetsing
Het beoogde project voorziet in geurgevoelige gebouwen (woningen). Een geurgevoelig object is een gebouw bestemd voor en geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf. Een woning is te beschouwen als een geurgevoelig object. Onderzocht is of er redelijkerwijs sprake kan zijn van te ervaren geurhinder van een of meerdere veehouderijen op de voorgenomen planlocatie.

In de nabije omgeving van het projectgebied is geen sprake van agrarische bestemmingen. Op een grotere afstand ten westen van het projectgebied zijn diverse agrarische percelen gelegen, behorende bij het buitengebied van de gemeente Nissewaard. Deze percelen zijn gelegen op een minimale afstand van ca. 2,1 kilometer. Nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

5.9.3 Conclusie
Vanuit het milieuaspect geur (agrarisch) is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.10 Gezondheid

5.10.1 Toetsingskader
In artikel 1.3 van de Omgevingswet worden de maatschappelijke doelen van de wet uiteengezet, waaronder het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving. Er bestaat landelijk de wens om gezondheid meer integraal en volwaardig te betrekken in het nationale en lokale beleid over de fysieke leefomgeving. De inrichting van de fysieke leefomgeving kan direct bijdragen aan de gezondheid van inwoners. Een gezonde leefomgeving ervaren bewoners namelijk als prettig, nodigt uit tot gezond gedrag en biedt bescherming tegen negatieve omgevingsinvloeden.

Binnen de Omgevingswet hebben decentrale overheden de mogelijkheid om hun eigen gezondheidsambities en regels vast te leggen en uit te werken via instrumenten zoals de omgevingsvisie, omgevingsverordening en programma's. De beleidsambities met betrekking tot gezondheid kunnen sterk variëren per gemeente. Tevens hebben veel gemeenten ervoor gekozen om beleidsneutraal over te gaan naar de Omgevingswet. Dit houdt in dat voornamelijk in de beginfase na de inwerkingtreding van de Omgevingswet, gemeenten nog geen tot weinig

beleid zullen hebben met betrekking tot gezondheid. In een later stadium zal het beleid sterk per gemeente verschillen.

5.10.2 Toetsing

Artikel 1.3 van de Omgevingswet benadrukt het belang van een gezonde fysieke leefomgeving. Bij de planvorming voor het projectgebied is beoordeeld of de ontwikkeling hieraan bijdraagt. De inrichting van het gebied is zodanig vormgegeven dat bewoners een prettige en veilige leefomgeving ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en bescherming biedt tegen negatieve omgevingsinvloeden.

In dit kader is gekeken naar de cumulatie van milieu-invloeden. De relevante milieuaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, geur, bodemkwaliteit, externe veiligheid en elektromagnetische straling, zijn afzonderlijk onderzocht en voldoen aan de geldende normen en instructieregels. Gezien de ligging van het projectgebied, de afstanden tot risicobronnen en de aanwezigheid van bufferende elementen zoals groenstructuren, is er geen sprake van een cumulatief effect dat leidt tot een onaanvaardbare belasting van de leefomgeving.

Bij de beoordeling van deze aspecten is het voorzorgbeginsel toegepast. Dit betekent dat bij onzekerheden of potentiële risico's, zoals windhinder en externe veiligheid, is uitgegaan van een worst-case benadering. Waar nodig zijn aanvullende maatregelen getroffen of voorgesteld, waaronder een robuuste inrichting van de openbare ruimte en het behoud van groene zones. Hiermee wordt geborgd dat het plan niet alleen voldoet aan de instructieregels, maar ook actief bijdraagt aan een veilige en gezonde leefomgeving.

Er is in een vroeg stadium gekeken naar kansen om gezondheid te bevorderen. De stedenbouwkundige opzet met een centrale groene as, autoluwe straten en ruimte voor ontmoeting en beweging stimuleert een actieve leefstijl en sociale cohesie. Dit sluit aan bij de ambitie om een leefomgeving te creëren die door bewoners als prettig wordt ervaren en die uitnodigt tot gezond gedrag.

Daarnaast is de ontwikkeling ook positief voor de gezondheid van de directe omgeving. Door de transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een woongebied verdwijnen milieubelastende functies, zoals bedrijfsactiviteiten met verkeers- en geluidseffecten. Dit leidt tot minder hinder en een schonere, veiligere leefomgeving voor omwonenden, waarmee het plan niet alleen bijdraagt aan een gezonde fysieke leefomgeving voor nieuwe bewoners, maar ook voor de bestaande omgeving.

5.10.3 Conclusie

Vanuit het milieuaspect gezondheid is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.11 Luchtkwaliteit

5.11.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid staan beschreven in de instructieregels opgenomen in het Bkl (paragraaf 5.1.4.1). Volgens deze regels gelden zogeheten omgevingswaarden voor onder andere de in de buitenlucht voorkomende stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}).

<u>Aandachtsgebieden</u>

De toetsing en monitoring van de luchtkwaliteit vindt plaats in de aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties NO_2 en/of PM_{10}. Aandachtsgebieden voor zowel NO_2 als PM_{10} staan vermeld in artikel 5.51, lid 2 van het Bkl. Aandachtsgebieden voor alleen PM_{10} zijn aangewezen in artikel 5.51, lid 3 van het Bkl. In een aandachtsgebied moet de overheid de omgevingswaarden in acht nemen (artikel 5.51 Bkl).

<u>Niet in betekende mate</u>

De beoordeling van de luchtkwaliteit in een aandachtgebied vindt niet altijd plaats. Voor een activiteit die niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging, is geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor NO_2 en PM_{10} nodig. Uit artikel 5.53 en 5.54 van het Bkl volgt dat een project niet in betekende mate bijdraagt

aan de luchtkwaliteit als de toename van de concentratie NO_2 en PM_{10} niet hoger is dan 1,2 ug/m³. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties.
Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze 'standaardgevallen NIBM' vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet wel onder een bepaalde omvang blijven conform artikel 5.54 van het Bkl. Valt een project binnen de genoemde categorie, maar niet binnen de gestelde grenzen? Het is dan mogelijk om alsnog via detailberekeningen aannemelijk te maken dat de 3%-grens niet wordt overschreden.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt. Soms kan een kwalitatieve berekening voldoende zijn. Veel mensen bepalen met de NIBM-tool op een eenvoudige en snelle manier of een project in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Soms zijn detailberekeningen nodig als aanvulling op de NIBM-tool.

Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit
Sinds 1 januari 2023 wordt de luchtkwaliteit berekend en gemonitord via het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

5.11.2 Toetsing

Het projectgebied ligt binnen het aandachtsgebied 'Agglomeratie Rotterdam/Dordrecht' voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}). Om te beoordelen of de voorgenomen ontwikkeling van Omgevingsplan 1 negatieve effecten heeft op de luchtkwaliteit, is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd conform de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarbij is gebruikgemaakt van de NIBM-tool en het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

Hoewel voor elk omgevingsplan afzonderlijk is vastgesteld dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit niet in betekenende mate is (NIBM), is ook gekeken naar de cumulatieve effecten van alle drie deelplannen samen. Indien de maximale bijdrage van elk deelplan (1,2 µg/m³) wordt opgeteld, bedraagt de gezamenlijke bijdrage circa 3,6 µg/m³. Uitgaande van de achtergrondconcentraties ter plaatse (NO_2: 17,16 µg/m³ en PM_{10}: 14,92 µg/m³) resulteert dit in totale concentraties van respectievelijk 20,76 µg/m³ en 18,52 µg/m³. Deze waarden liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³ zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarmee is aannemelijk gemaakt dat ook bij cumulatie sprake is van een goed woon- en leefklimaat en dat de ontwikkeling voldoet aan de instructieregels.

Het volledige onderzoek luchtkwaliteit voor omgevingsplan 1 is opgenomen in bijlage 17 van onderhavige ruimtelijke motivering. Navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

De berekening met de NIBM-tool is gebaseerd op de maximale verkeersgeneratie die samenhangt met het plan, zoals bepaald in het verkeersmodel Haven-Noord. Voor Omgevingsplan 1 is uitgegaan van een verkeersintensiteit van 2.151 motorvoertuigen per etmaal, zoals ook eerder al is toegelicht in paragraaf 3.3.. De bijdrage van deze verkeersgeneratie aan de concentraties NO_2 en PM_{10} bedraagt niet meer dan 1,2 µg/m³. Daarmee valt het project onder de categorie 'niet in betekenende mate' (NIBM) en is nadere toetsing aan de rijksomgevingswaarden niet vereist. Het aspect luchtkwaliteit vormt dus geen belemmering voor de ontwikkeling.

Daarnaast is beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Op basis van de CIMLK-kaart bedraagt de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor NO_2 ter hoogte van het projectgebied 17,16 µg/m³ en voor PM_{10} 14,92 µg/m³. Deze waarden liggen ruim onder de wettelijke omgevingswaarden en ook onder de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (20 µg/m³). Daarmee is aangetoond dat de luchtkwaliteit geen negatieve effecten heeft op de gezondheid en dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.11.3 Conclusie

Vanuit het milieuaspect luchtkwaliteit is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.12 Milieueffectrapportage

5.12.1 Toetsingskader

Bijlage V bij het Omgevingsbesluit in samenhang met de artikelen 11.6 en 11.8 van het Omgevingsbesluit bepalen of een besluit project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is. Bijlage V bij het Omgevingsbesluit heeft als ingang (eerste kolom) de omschrijving van projecten waarvoor een mer-(beoordelings)plicht geldt. In kolom 4 zijn de besluiten opgenomen die betrekking hebben op projecten waarvoor de mer-(beoordelings)plicht geldt. Of er voor het besluit een mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht geldt, volgt uit de tweede en derde kolom. Als het project voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, geldt een mer-plicht. Anders geldt een mer-beoordelingsplicht, tenzij ook in kolom 3 nog voorwaarden staan.

Of een project, dat voorkomt in Bijlage V bij het Omgevingsbesluit, aanzienlijke milieueffecten heeft, wordt beoordeeld door het bevoegd gezag. Bij de beoordeling houdt het bevoegd gezag rekening met:

a. de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn;
b. voor zover relevant: de resultaten van eerder uitgevoerde controles of andere beoordelingen van milieueffecten die op grond van verordeningen, richtlijnen en besluiten als bedoeld in artikel 288 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zijn verkregen.

Een initiatiefnemer die voornemen is een project uit te voeren, deelt dit voornemen zo spoedig mogelijk mee aan het bevoegd gezag (artikel 16.45 Omgevingswet). Deze mededeling kan plaatsvinden door middel van een aanmeldnotitie.

5.12.2 Toetsing

Gezien de omvang van de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord, waarin circa 1.700 woningen en 7.000 m² commerciële ruimte worden gerealiseerd, is beoordeeld of een milieueffectrapportage noodzakelijk is. De ontwikkeling valt onder categorie J11 van bijlage V van het Omgevingsbesluit (stedelijk ontwikkelingsproject) en is daarmee plan-m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat het om een relatief klein gebied op lokaal niveau gaat (circa 0,06% van het gemeentelijk grondgebied), volstaat een m.e.r.-beoordeling in plaats van een volledige m.e.r.-procedure. De volledige beoordeling (en ook het MER-beoordelingsbesluit) is opgenomen als bijlage 7 bij onderhavige ruimtelijke motivering, navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

De m.e.r.-beoordeling is opgesteld voor het gehele ontwikkelkader Haven-Noord en vormt een belangrijk toetsingskader voor de verdere planvorming. Het besluit heeft een signalerende functie: het geeft aan dat de totale gebiedsontwikkeling, inclusief fasering, niet leidt tot aanzienlijke milieueffecten en dat wettelijke normen niet worden overschreden. Daarmee is een volledige milieueffectrapportage niet noodzakelijk. De beoordeling biedt zekerheid over de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen en fungeert als referentie bij afzonderlijke planologische besluiten, waaronder dit omgevingsplan voor Omgevingsplan 1.

In de beoordeling zijn alle relevante milieuaspecten onderzocht, waaronder bodem, archeologie, cultuurhistorie, verkeer, luchtkwaliteit, geluid, windhinder, bezonning, natuurbescherming, water, omgevingsveiligheid, trillingen en geur. Voor geen van deze aspecten zijn significante negatieve effecten vastgesteld. Ook cumulatie met andere projecten in de omgeving leidt niet tot wezenlijke milieueffecten. De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is berekend op 0,00 mol/ha/jaar, waardoor een passende beoordeling achterwege kan blijven. Vanuit gezondheidsperspectief is aangetoond dat het plan bijdraagt aan een veilige en gezonde fysieke leefomgeving door een groene, klimaatadaptieve inrichting en bescherming tegen negatieve omgevingsinvloeden.

Voor de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord is een separaat mer-besluit genomen door de Raad van de gemeente Nissewaard (d.d. 15 oktober 2025, Raadszaaknummer 4591962). De Raad heeft - gelet op artikel 16.36 lid 3 en 4 van de Omgevingswet - vastgesteld dat er bij de ontwikkeling van Molenzicht Haven Noord geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten en dat er geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden.

De conclusie van de m.e.r.-beoordeling luidt dat de ontwikkeling van Haven-Noord, inclusief Omgevingsplan 1, uitvoerbaar is en geen aanleiding geeft tot het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure. Het aspect milieueffecten vormt daarmee geen belemmering voor dit omgevingsplan.

5.12.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dan ook dat geen plan-/project-milieueffectrapportage en verdere m.e.r.-procedure wordt vereist.

5.13 Natuur en landschap

5.13.1 Natura 2000-gebieden

De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden middels een voortoets (afd. 11.1 Bal). Projecten en activiteiten die een significant negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig (Natura 2000-activiteit). Indien nadelige effecten te verwachten zijn, welke niet significant zijn, geldt de specifieke zorgplicht. In dat geval moeten nadelige gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperkt, of ongedaan gemaakt worden.

Doorwerking projectgebied

Het projectgebied ligt niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Oude Maas, op circa 800 meter afstand, gevolgd door het Haringvliet op ongeveer 5,5 kilometer. Indien effecten optreden, betreft dit externe effecten zoals stikstofdepositie. Gezien de ligging en aard van de ontwikkeling zijn effecten door licht, geluid of trillingen uitgesloten, maar een toename van stikstofuitstoot kan niet op voorhand worden uitgesloten.

Omdat de ontwikkeling onderdeel is van een grootschalige gebiedstransformatie, is stikstofdepositie inzichtelijk gemaakt op twee niveaus: voor onderhavig Omgevingsplan 1 afzonderlijk en voor de totale gebiedsontwikkeling Haven-Noord. Deze dubbele benadering is noodzakelijk om zowel de uitvoerbaarheid van het eerste omgevingsplan te borgen als om zekerheid te bieden over de integrale effecten van het totaalplan. Voor beide onderzoeken is gebruikgemaakt van de AERIUS Calculator 2025, waarbij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase zijn doorgerekend. De volledige rapportages, inclusief de door AERIUS gegenereerde berekeningen, zijn opgenomen in bijlage 11 voor het gehele gebied Molenzicht Haven Noord. De berekening voor Omgevingsplan 1 is opgenomen in bijlage 18.

Voor Omgevingsplan 1 is uitgegaan van de realisatie van circa 450 woningen en 3.210 m² aan niet-woonfuncties. Voor de totale gebiedsontwikkeling is gerekend met circa 1.700 woningen en 7.000 m² commerciële functies, verdeeld over meerdere fasen en een bouwperiode van zes jaar. In beide onderzoeken zijn alle relevante emissiebronnen meegenomen, zoals bouwmaterieel, verkeersbewegingen en koude starts. Het plan wordt gasloos uitgevoerd, waardoor geen emissies door aardgasverbranding optreden.

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Dit geldt voor Omgevingsplan 1 én voor de cumulatieve effecten van alle fasen samen. Daarmee is uitgesloten dat de ontwikkeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Omdat significante negatieve gevolgen zijn uitgesloten, is een passende beoordeling niet vereist.

5.13.2 NNN-gebieden

Op basis van artikel 7.8 lid 2 Bkl van de Omgevingswet dragen Gedeputeerde Staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd ‘Natuurnetwerk Nederland’. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk is opgenomen in de provinciale verordening. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en

ecologische verbindingszones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Doorwerking projectgebied
Het projectgebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op ongeveer 400 meter afstand en betreft grote wateren en de Noordzee. Gezien de aard van de voorgenomen herontwikkeling en het feit dat de ingreep plaatsvindt op een bestaand bedrijventerrein, blijven de omgevingscondities in essentie gelijk. Hierdoor worden de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het Natuurnetwerk Nederland is daarom niet noodzakelijk.

5.13.3 Toetsing Houtopstanden en Soortenbescherming

Conform de Omgevingswet is een flora- en fauna-activiteit een 'activiteit met mogelijke gevolgen voor van nature in het wild levende dieren of planten'. Dit heeft betrekking op vrijwel alle ruimtelijke activiteiten, en hiervoor geldt de specifieke zorgplicht (art. 11.27 Bal). Er geldt een vergunningsplicht wanneer schadelijke handelingen worden uitgevoerd zoals beschreven in paragrafen 11.2.2 t/m 11.2.5 Bal.

De Ow heeft, voor wat betreft soortenbescherming, betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde dierensoorten en een aantal vaatplanten. De beschermde soorten zijn ingedeeld in drie categorieën:

- Vogels (artikel 11.37 Bal);
- Europees beschermde soorten (artikel 11.46 Bal);
- Nationaal beschermde soorten (artikel 11.54 Bal).

Er geldt een vergunningsplicht voor een flora- en fauna-activiteit wanneer schadelijke handelingen worden uitgevoerd. Op basis van de Omgevingswet is een flora- en fauna-activiteit een 'activiteit met mogelijke gevolgen voor van nature in het wild levende dieren of planten'. Dit heeft betrekking op vrijwel alle ruimtelijke activiteiten. De provincie is het bevoegd gezag en kan bij onder meer ruimtelijke ontwikkelingen vrijstelling geven van de lijst met nationaal beschermde soorten in afstemming op de situatie in de provincie.

Specifieke zorgplicht
Ook geldt er een specifieke zorgplicht om nadelige gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, beperken of ongedaan te maken. Dit geldt voor alle beschermde soorten, alsmede soorten van de rode lijsten, en voor die soorten belangrijke leefgebieden of natuurlijke habitats. Voor deze soorten wordt vastgesteld of nadelige gevolgen kunnen worden uitgesloten. Is dit niet mogelijk, dan dienen preventieve maatregelen te worden getroffen om nadelige gevolgen te voorkomen.

Doorwerking projectgebied
Gelet op de beoogde herontwikkeling van Haven-Noord is ecologisch onderzoek noodzakelijk waarbij er is gekozen voor een integrale ecologische benadering. De reden hiervoor ligt in de omvang en complexiteit van het project: het gaat om een gefaseerde transformatie van een bestaand bedrijventerrein naar een woongebied. Omdat beschermde soorten zich niet houden aan planologische grenzen, is het noodzakelijk om in één onderzoek inzicht te bieden in de natuurwaarden van het gehele gebied. Dit voorkomt dat latere fasen worden belemmerd door onverwachte ecologische knelpunten en biedt zekerheid over de uitvoerbaarheid van het totaalplan.

Hierbij is het onderzoek ook relevant voor Omgevingsplan 1. De quickscan geeft een actueel beeld van de aanwezige natuurwaarden, zoals mogelijke vleermuisverblijfplaatsen en incidentele groeiplaatsen van planten, en beoordeelt of aanvullende soortgerichte onderzoeken nodig zijn. Daarmee vormt het onderzoek niet alleen een strategische basis voor de gehele gebiedsontwikkeling, maar ook een concreet toetsingskader voor dit omgevingsplan. Zo wordt geborgd dat de ontwikkeling voldoet aan de regels van de Omgevingswet en dat de zorgplicht voor soorten in alle fasen wordt nageleefd. De volledige onderzoeksrapportage is opgenomen als bijlage 8. Navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Om zicht te krijgen op de aanwezigheid van beschermde soorten is de ingreeplocatie onderzocht op 15 november 2024. Hierbij zijn alle gebouwen (met uitzondering van de nog aanwezige en bewoonde huizen en bedrijven) vanaf de binnenzijde en de buitenzijde onderzocht en beoordeeld of er mogelijk vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en jaarrond beschermde nesten van vogels aanwezig zijn. Voorts is gekeken of er in het gebied en op de muren van de bebouwing beschermde en/of bijzondere (muur)planten groeien die hun groeiplaatsen verliezen door de werkzaamheden.

Uit het quickscan onderzoek kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen nestlocaties aanwezig zijn van broedvogels met jaarrond beschermde nesten, omdat de daken en de bebouwing zelf geheel ongeschikt zijn qua bouwstijl. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.
- Alleen in de woningen aan de noordzijde en de bedrijfspanden aan de westzijde (autoherstelbedrijven) mogelijk sprake is van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen, door de aanwezigheid van open stootvoegen en er ruimte is onder de beplating onder de dakranden van de woningen. Om een gedegen effectbeoordeling te kunnen maken is nader vleermuisonderzoek hier noodzakelijk. Op navolgend figuur is aangegeven over welke locaties dit gaat.
- De loodsen ongeschikt zijn om als vaste rust- en verblijfplaats voor vleermuizen te dienen, vanwege de constructie ervan met metalen platen.
- Er geen sprake is van essentiële foerageergebieden en of primaire vliegroutes van vleermuizen, aangezien er geen goed ontwikkelde hoogopgaande en diverse vegetatie van bomen en struiken aanwezig is op de ingreeplocatie. Effecten op deze functies zijn dan ook uit te sluiten.
- Er tongvarens groeien in minimaal een rioolput. Het behouden van deze groeiplek en de planten, zelf draagt bij aan het behoud van de soort en de biodiversiteit in het gebied en de regio. We adviseren dan ook om de tongvarens intact te houden of indien noodzakelijk te verplanten in de toekomstige nieuwe situatie.
- Ter plekke van de ingreeplocatie het voorkomen van andere beschermde soorten zoals, planten, libellen, dagvlinders, vissen, reptielen, amfibieën, grondgebonden zoogdieren en overige ongewervelden uit te sluiten is, vanwege het ontbreken van optimaal ontwikkelde leefomstandigheden (zoals poelen, vijvers, schrale graslanden, kruidenrijke en bloemrijke plekken). Effecten op deze soortgroepen treden dan ook niet op.



Figuur 14 Vindplaats tongvarens en onderzoeksgebied naar vleermuisverblijven (bron: Rapportage Quickscan Ecologische Waarden, ingreeplocatie "Molenzicht", te Spijkenisse. Kenmerk: 24-1764)

5.13.4 Conclusie

Het projectgebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied en/of NNB-gebied. Met de realisatie van het planvoornemen worden dan ook geen negatieve effecten op een van deze gebieden verwacht. Dit is mede aangetoond door het uitvoeren van een AERIUS-stikstofberekening.

Aan de hand van het uitgevoerde onderzoek flora en fauna is vervolgonderzoek noodzakelijk geacht naar vleermuizen. De zones waar dit vervolgonderzoek verplicht is zijn opgenomen in de regels als onderzoeksplicht.

5.14 Omgevingsveiligheid

5.14.1 Toetsingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de mogelijkheden een brand, ramp of crisis te voorkomen, te beperken en te bestrijden (par. 5.1.2 Bkl). Het beschermen van personen in gebouwen en op locaties in de omgeving van risicovolle activiteiten is cruciaal. Daarnaast is het beperken van schade aan de fysieke leefomgeving bij een ongeval van een risicovolle activiteit van groot belang. Er wordt daarbij op basis van bijlage VI van het Bkl onderscheid gemaakt in 3 categorieën 'gebouwen en locaties':

1. zeer kwetsbaar (alleen gebouwen);
2. kwetsbaar (gebouwen en locaties);
3. beperkt kwetsbaar (gebouwen en locaties).

Bij het bepalen van de kwetsbaarheid wordt gekeken naar het aantal personen dat gelijktijdig aanwezig is, de duur van hun aanwezigheid, en in hoeverre zij zichzelf in veiligheid kunnen brengen bij een incident.

Risicobronnen zijn activiteiten met externe veiligheidsrisico's. In bijlage VII van het Bkl zijn activiteiten aangewezen die risicobronnen vormen. Het gaat daarbij om bepaalde activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven, vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor, buisleidingen met gevaarlijke stoffen en windturbines. Daarnaast worden ook de volgende activiteiten beschouwd als risicobronnen:

- opslaan, bewerken en herverpakken van vuurwerk;
- opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik;
- exploiteren van een IPPC-installatie voor het maken van explosieven;
- opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor militair gebruik.

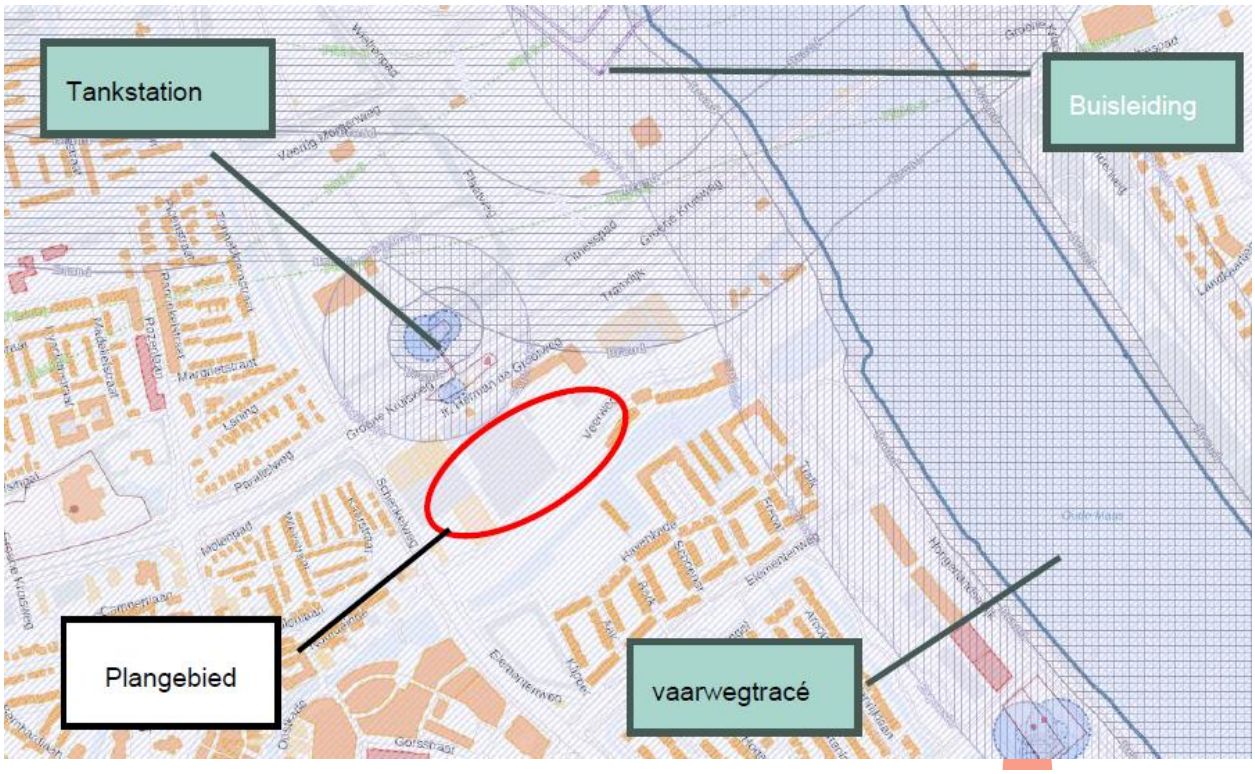
In het omgevingsplan worden beperkingen gesteld met betrekking tot externe veiligheid. Zo wordt de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht genomen. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. De grenswaarden voor het plaatsgebonden risico zijn ruimtelijk vertaald naar afstanden tot gebouwen en locaties. Gebouwen en locaties die als (zeer) kwetsbaar worden beschouwd mogen niet binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6-contour van een activiteit vallen. Ook kunnen in het omgevingsplan aandachtsgebieden en voorschriftengebieden zijn aangewezen in het verband met het groepsrisico. Het groepsrisico gaat over de kans per jaar dat tien of meer personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een aandachtsgebied. Er zijn drie typen aandachtsgebieden:

1. brandaandachtsgebied;
2. explosieaandachtsgebied;
3. gifwolkaandachtsgebied.

5.14.2 Toetsing

Voor de gebiedsontwikkeling Haven-Noord is een integrale beoordeling van omgevingsveiligheid uitgevoerd. De reden hiervoor ligt in de omvang en fasering van het project: het gaat om een grootschalige transformatie van een gezoneerd industrieterrein naar een woongebied met circa 1.700 woningen en commerciële functies. Omdat risicobronnen zoals een LPG-tankstation, buisleidingen en het vaarwegtracé van de Oude Maas zich in de directe omgeving bevinden (zie hiervoor onderstaand figuur), is het noodzakelijk om de effecten op het groepsrisico en de zelfredzaamheid van bewoners in samenhang te beoordelen. Dit voorkomt dat latere fasen worden belemmerd door veiligheidsknelpunten en biedt zekerheid over de uitvoerbaarheid van het totaalplan. Tegelijkertijd is het onderzoek direct relevant voor Omgevingsplan 1, omdat de uitgangspunten en maatregelen ook hierop van toepassing zijn.

De volledige rapportage van de aanzet tot verantwoording externe veiligheid is opgenomen in bijlage 9. Navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.



Figuur 15 Nabijgelegen risicobronnen- en contouren (bron: Onderzoek, aanzet tot verantwoording externe veiligheid)

Uit het onderzoek blijkt dat het projectgebied niet binnen een plaatsgebonden risicocontour ligt, maar wel binnen aandachtsgebieden voor gifwolk en brand. De belangrijkste risicobron is het LPG-tankstation op circa 40 meter afstand. Daarnaast liggen buisleidingen op circa 400 meter en het vaarwegtracé op circa 370 meter van het gebied. De toename van het groepsrisico door de functiewijziging is beperkt, maar vraagt om een verantwoording conform de Omgevingswet. Er zijn geen wettelijke normen overschreden en de ontwikkeling is uitvoerbaar, mits aanvullende maatregelen worden getroffen om de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te waarborgen.

Het advies luidt om bij de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met voorzieningen die aansluiten bij het voorzorgbeginsel. Dit betreft onder meer het kunnen uitschakelen van mechanische ventilatie met één handeling, het realiseren van goede vluchtwegen, het opstellen van een bereikbaarheidskaart en het betrekken van de brandweer bij het opstellen van een aanvalsplan. Daarnaast wordt geadviseerd om in de openbare ruimte vluchtroutes te faciliteren en de bereikbaarheid voor hulpdiensten te optimaliseren. Met deze maatregelen wordt geborgd dat het plan voldoet aan de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving en bijdraagt aan een veilige en verantwoorde ontwikkeling.

5.14.3 Conclusie

De populatie neemt in zowel de dagsituatie als de nachtsituatie toe. Er is een aanzet gegeven tot verantwoording van het groepsrisico. De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is een bevoegdheid van de raad van de gemeente.

5.15 Trillingen

5.15.1 Toetsingskader

Trilling kan nadelige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De Omgevingswet beschermt (delen van) trilling gevoelige gebouwen en de mensen die daarin verblijven tegen trillingen van activiteiten (art. 5.80 Bkl). Hieronder vallen gebouwen met een woonfunctie, onderwijsfunctie, gezondheidszorgfunctie, bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en de bijbehorende nevengebruiksfuncties.

Bij het mogelijk maken van trilling gevoelige gebouwen (zoals woningen) in de buurt van spoorwegen moet het aspect trilling worden beoordeeld in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Zo moet in beginsel binnen een afstand van 100 meter van een spoorweg het risico op trillinghinder worden beoordeeld. In sommige gevallen is het nodig om het onderzoeksgebied uit te breiden tot 250 meter aan weerszijden van het spoor. Hier kan bijvoorbeeld sprake van zijn als er reeds klachten door trillinghinder van het spoor op een grotere afstand dan 100 meter bestaan.

Om de mogelijke trillingshinder in kaart te brengen kunnen de SBR-richtlijn, de Beleidsregel Trillingshinder Spoor en de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen worden gebruikt.

Hoewel de richtlijnen primair zijn opgesteld voor spoortrillingen, geldt ook voor andere bronnen – zoals rijkswegen en zwaar verkeer – dat bij relevante nabijheid een beoordeling op trillingshinder wenselijk is.

5.15.2 Toetsing

Het meest nabijgelegen metrospoor is gelegen op circa 680 meter ten zuiden van het projectgebied. Het meest nabijgelegen reguliere treinspoor is gelegen op circa 1,7 kilometer ten noorden van het projectgebied. Een nadere toetsing aan dit aspect kan daarom redelijkerwijs achterwege blijven.

5.15.3 Conclusie

Vanuit het milieuaspect trillingen is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5.16 Waterbelangen

5.16.1 Toetsingskader

Middels de weging van waterbelangen dient inzicht te worden geboden in de effecten van het project op stedelijk afvalwater, grondwater en hemelwater (par. 5.1.3.1 Bkl). De weging van het waterbelang zorgt ervoor dat per ontwikkeling de klimaatbestendigheid van het watersysteem en een water robuuste inrichting van de omgeving vroegtijdig in de planvorming worden betrokken. Daarbij is het van belang dat er op een gestructureerde wijze afstemming tussen waterschap en de gemeente plaatsvindt, waarbij een constructieve en doorlopende afstemming van belang is.

Rijksbeleid

Om ons land ook voor de komende generaties veilig, aantrekkelijk en leefbaar te houden, is het Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP) ontwikkeld. Dit NWP beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijksvaarwegen. Er wordt gewerkt aan schoon, veilig en voldoende water, dat klimaat adaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren.

Provinciaal beleid

Vanuit de Omgevingswet heeft de provincie naast een omgevingsvisie ook een omgevingsverordening vastgesteld voor haar grondgebied. In de omgevingsvisie staat wat de provincie wil bereiken en wat ze wil doen om dat te bereiken. Soms vraagt dat om een nadere uitwerking van beleid en maatregelen in een (omgevings) programma, soms zijn er regels nodig om de ambities te realiseren. Het beleid van de provincie Zuid-Holland met

betrekking tot water is vastgelegd in het regionaal Waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027. De hierin opgenomen wijzigingen zijn voornamelijk van toepassing op de regionale waterkeringen.

Beleid waterschap (Hollandse Delta)
Voor het grotere oppervlaktewater zijn er in Nederland diverse waterschappen actief. Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Hollandse Delta. De doelen van het waterschap voor de periode 2022-2027 staan beschreven in het waterbeheerprogramma. Het waterbeleid van waterschap Hollandse Delta is gericht op waterveiligheid, schoon en voldoende water, en de waterketen, met als hoofddoelen het garanderen van een goede waterkwaliteit, het beheersen van wateroverlast en het realiseren van duurzame ambities zoals klimaatneutraliteit en circulariteit. Belangrijke elementen van dit beleid zijn het beheren van sloten en singels, het aanleggen van waterbergingen, het stellen van regels voor regenwaterafvoer, en het werken aan duurzaamheid door middel van hernieuwbare energie en circulair werken.

De Nota toetsingskaders en beleidsregels voor het watersysteem 2014 (actueel geldend vanaf 01-06-2024) is de vertaling van het tactische beleid naar het niveau van plantoetsing en vergunningverlening. Het toepassingsgebied is specifiek gericht op de toetsing van (eigen) werken en werkzaamheden binnen het beheersgebied van waterschap Hollandse Delta.

Verder is de Watervisie WSHD 2050 vastgesteld. De Watervisie geeft antwoord op de vragen: waar stáát waterschap Hollandse Delta voor en waar gáát waterschap Hollandse Delta voor. De visie heeft een strategisch karakter en geeft richting aan de inhoud van onze samenwerking met partners en ook aan de beleidskaders van het waterschap.

Voor het beheer van de waterhuishouding is een Waterschapsverordening vastgesteld. In de Waterschapsverordening staan alle regels die bepalen welke activiteiten waar in ons gebied mogen plaatsvinden en onder welke voorwaarden voor diverse dijken en duinen, sloten en singels en het grondwater binnen het werkgebied. Deze regels gelden voor iedereen. Aanvullend hierop zijn een legger (beschermingszones), keur (voor het onderhoud) en diverse kaarten en zones afgebakend.

Gemeentelijk beleid
Het rioleringsbeleid van de gemeente Nissewaard ligt vast in het Gemeentelijk Watertakenplan 2021-2025. Dit biedt een overzicht van de ontwikkelingen die zich nu en in de toekomst afspelen in het stedelijk watersysteem.

Goede riolering is nodig voor de bescherming van de volksgezondheid, het milieu en het tegengaan van wateroverlast. De gemeente heeft een zorgplicht voor stedelijk afvalwater, voor afvloeiend hemelwater en een inspanningsverplichting voor grondwatermaatregelen. In het beleidsplan is aangegeven hoe met deze drie zorgplichten om gegaan wordt en hoe de gemeente de toekomst van Nissewaard en haar gemeentelijke watertaken ziet. Dit GRP is overlegd met het Waterschap Hollandse Delta omdat we samen voor het water in Nissewaard zorgen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden een aantal uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt bij het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerders. Inrichtingen van waterhuishoudingen voor plannen worden door het bevoegd gezag getoetst en gekeurd. Eventuele compensatie dient plaats te vinden volgens de voorkeursvolgorde: infiltreren, retentie binnen plangebied, retentie buiten plangebied of berging in bestaand watersysteem.

5.16.2 Toetsing
Voor de gebiedsontwikkeling Haven-Noord is een integrale weging van het waterbelang uitgevoerd, waarbij het gehele plangebied in kaart is gebracht. De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 13. Hoewel het onderzoek zich richt op het totaalplan, zijn de uitgangspunten, analyses en aanbevelingen direct toepasbaar op Omgevingsplan 1. Dit komt doordat de hydrologische samenhang, de ligging ten opzichte van waterkeringen en de afwateringsstructuur fase-overstijgend zijn. Door het onderzoek gebiedsbreed op te zetten, is geborgd dat ook

de eerste fase voldoet aan de eisen voor een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting, en dat eventuele knelpunten vroegtijdig zijn ondervangen.

Hoogteligging
Voor een herontwikkeling is o.a. de bestaande hoogteligging van belang om het risico op toekomstige wateroverlast zoveel mogelijk te beperken. Het plangebied kent een behoorlijk hoogteverschil. Het maaiveld bevindt zich noordelijk op ca. 0,2 tot 3,5 m +NAP. De Groene Kruisweg noordelijk en de waterkering oostelijk liggen hoger in het landschap. Het maaiveld zuidelijk ligt grotendeels op ca. 3-3,3 m +NAP. Oostelijk ligt het maaiveld ter plaatse van de Ir. Herman de Grootweg iets hoger op ca. 3,4-3,7 m +NAP. De westelijk gelegen Schenkelweg ligt op ca. 3,3 m +NAP. Zuidelijk is de voormalige haven gedempt ten behoeve van reeds deels gerealiseerde woningbouw.

Bodemopbouw en grondwater
Op de geomorfologische kaart van Nederland is het plangebied niet gekarteerd. Naar verwachting betreft het plangebied een aanwaspolder die in het verre verleden opgehoogd is met zand en klei zodat men hier gebruik van kon maken. Volgens (model)gegevens uit het Dinoloket wordt ter plaatse een holocene afzetting verwacht. Deze holocene laag bestaat hoofdzakelijk uit een complexe samenstelling bestaande uit afwisselend zandige klei, midden en fijn zand klei en veen. Onder deze laag is de Formatie van Kreftenheye te verwachten.

Het grondwaterniveau wordt beïnvloed door het peilbesluit. Het plangebied zuidelijk ligt buitendijks. Het waterpeil is de voormalige haven is onder invloed van de Oude Maas (peil tussen -0,67 en +2,1 meter NAP). Noordelijk van de Groene Kruisweg wordt een vast peil van -0,7 m NAP gehanteerd (peilvlak vo5-016, sportpark Oostbroek; bemalingsgebied Putten-Noord).

Het grondwater wordt ter plaatse van het plangebied noordelijk op 0,8-1,3 en zuidelijk op 1,8-2,3 m-mv verwacht. Met deze grondwaterstanden dient rekening gehouden te worden bij de planontwikkeling. Binnen of vlakbij het onderzoeksgebied zijn geen grondwateronttrekkingen bekend. De onderzoekslocatie ligt niet in een (grond)waterbeschermingsgebied.

Oppervlaktewater
Het waterschap Hollandse Delta is als waterbeheerder verantwoordelijk voor het oppervlaktewater binnen het stedelijk gebied van Spijkenisse (inclusief de haven) en Rijkswaterstaat vervult deze functie voor de Oude Maas oostelijk van het plangebied. De gemeente Spijkenisse ligt in de delta van de grote rivieren. Het gebied Haven-Noord grenst direct aan de Oude Maas en aan de bestaande haven van Spijkenisse.
De bestaande haven is via een sluis verbonden met de Oude Maas. Binnen het stedelijk gebied van Spijkenisse is een aantal peil- en afvoergebieden te onderscheiden. De Schenkelweg vormt een waterscheiding binnen dit stelsel.

Aanliggend noord- en zuidelijk bevindt zich oppervlaktewater. Het grootste gedeelte van het plangebied watert rechtstreeks af op de oostelijk gelegen Oude Maas. Noordelijk bevindt zich secundair oppervlaktewater dat in noordelijke richting afstroomt (poldergebied). Rondom het secundair open water geldt een beschermingszone van 5 meter. De voormalige haven wordt beheerd door de gemeente. Zuidwestelijk van het plangebied bevindt zich een gemaal waarmee het waterpeil binnen het stedelijk gebied beheerd wordt.

Bij werkzaamheden in of direct nabij de watergangen is meestal een omgevingsvergunning noodzakelijk. Bij voldoen aan de algemene regels is alleen een melding benodigd. Voor de aanleg zelf (technisch) dient altijd een omgevingsvergunning aangevraagd te worden. Voor zover bekend vinden er nog geen handelingen aan het oppervlaktewater zelf plaats bij het planvoornemen.

Veiligheid en waterkeringen
Noordelijk door het ontwikkelingsgebied ligt de compartimenteringskering Spijkenisse oprit brug (regionaal), westelijk de Molendijk/Schenkelweg/Elementenweg en oostelijk de primaire waterkering Oostbroeksedijk t/m Spijkenissehaven (onderdeel van dijkringgebied 20 Voorne-Putten).

Waterkeringen hebben een bijhorende beschermingszone, het plangebied bevindt zich binnen deze beschermingszone. Afhankelijk van de geplande bouwactiviteiten dient er aanvullende aandacht te zijn voor deze waterkeringen zodat het plan geen negatieve invloed heeft op de veiligheid van de bestaande waterkeringen.

In het omgevingsplan is voor het plangebied een gemiddelde kans op overstroming uit het regionale water (oostelijk gelegen) opgenomen. Uit recentere info uit het landelijk informatiesysteem Water en Overstromingen 2024 en de klimaatonderlegger van de provincie Zuid-Holland blijkt dat ter plaatse door de hoogteligging van de regionale waterkering (NAP + 3,60 meter) reeds een extreem en zeer kleine kans op overstroming verwacht wordt (<1/30.000 tot 1/3.000 per jaar). Voor de geplande woningbouw is er derhalve geen aanvullende aandacht hieraan noodzakelijk geacht.

Afval- en hemelwater
Onder de Plaatweg, het Fitnesspad en de Tramdijk bevindt zich geen vrijverval rioolstelsel. Het hemelwater van de hier aanwezige verharding stroomt af naar het openbaar gebied dat vervolgens afstroomt naar het aanwezige oppervlaktewater, zijnde de secundaire watergangen.

De huidige bedrijfsbebouwing is aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel onder de Ir. Herman de Grootweg en Veerweg. Het is niet bekend af al het hemel- en afvalwater reeds gescheiden verwerkt wordt. Tussen de Tramdijk en de Ir. Herman de Grootweg bevindt zich een rioolgemaal. Zuidelijk ter plaatse van de Veerweg ligt sinds enkele jaren reeds een nieuw gescheiden rioolstelsel o.a. ten behoeve van de zuidelijk in ontwikkeling zijnde woningbouw.

De aanwezige verhardingen tussen de Ir. Herman de Grootweg, Veerweg en Schenkelweg bestaat momenteel voor ca. 51% uit bebouwing, 31% uit bestrating, 13% braak sinds 2024 en ca. 6% groen. Het verzamelde hemelwater van deze verhardingen, stroomt af naar het gemeentelijk stelsel dat afvoert naar het aanwezige oppervlaktewater, zijnde de voormalige haven. Bij nieuwe ontwikkelingen dient en zal een geheel gescheiden stelsel aangelegd worden. Door de voorgenomen transformatie van industrie naar woningen en commerciële ruimte is er vanuit het plangebied een toename aan vuilwaterhoeveelheid te verwachten. Ingeschat is de toekomstige vuilwaterhoeveelheid in totaal ca. 50 m3/u. De toekomstige ontwikkeling wordt in fases ontwikkeld waarbij het toekomstig openbaar gebied in samenspraak met de gemeente Nissewaard heraangelegd wordt.

Door de voorgenomen transformatie met sloop en nieuwe, compactere huisvesting met groene inrichting van de buitenruimte is er sprake van een verhardingsafname. Door het hemelwater zoals in de huidige situatie waar mogelijk lokaal te verwerken en verder net als bestaand te verzamelen en af te voeren naar de voormalige haven is er geen verplichting voor een hemelwatercompensatie op eigen terrein. Het separaat houden en waar mogelijk lokaal verwerken van neerslag levert een positieve hydrologische bijdrage, mits de juiste milieuhygiënische maatregelen, zoals voorgesteld in hoofdstuk 4 van de bijlage weging van het waterbelang, worden getroffen. Door de waterstromen minimaal gescheiden en waar mogelijk ook lokaal te verwerken met bijkomend groen wordt er ingespeeld op het klimaatadaptief ontwikkelingsbeleid, zie hieronder.

5.16.3 Conclusie
Het plan voor Haven-Noord is hydrologisch verantwoord en draagt bij aan een robuust watersysteem, met minimale kans op wateroverlast. Door toepassing van gescheiden afvoer, niet-uitloogbare materialen en onderhoudsvriendelijke voorzieningen wordt een evenwichtige toedeling van functies aan locaties geborgd.

5.17 Windhinder

5.17.1 Toetsingskader

Windhinder treedt vooral op als gevolg van het bouwen van hoge gebouwen. Windhinder is meer dan enkel overlast voor fietsers en voetgangers. Het kan tevens nadelige sociale en economische effecten geven in het openbaar gebied; mensen vermijden (openbare) ruimtes als winkelgebieden, pleinen en terrassen bij een slecht windklimaat. Windhinder is derhalve een aspect van de fysieke leefomgeving (artikel 2.1 Omgevingswet), waarmee rekening moet worden gehouden in het kader van een evenwichtig toedeling van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Omgevingswet) in het omgevingsplan.

De NEN 8100 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving geeft eisen en bepalingsmethoden voor de toetsing van het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving op loop- respectievelijk verblijfsniveau in relatie tot het effect van wind op voetgangers. Deze is bedoeld te worden toegepast bij bouwplannen en wordt algemeen gebruikt voor de beoordeling van het windklimaat. In deze norm is opgenomen dat windonderzoek nodig is wanneer gebouwen hoger dan 30 meter zijn. Voor beschut gelegen gebouwen tussen de 15 en 30 meter én voor onbeschut gelegen gebouwen tot een hoogte van 30 meter, geldt dat een specialist beoordeelt of onderzoek noodzakelijk is.

5.17.2 Toetsing

Voor de ontwikkeling van Haven-Noord is een windhinderonderzoek uitgevoerd op basis van Computational Fluid Dynamics (CFD) en de Nederlandse norm NEN 8100:2006. De reden om dit onderzoek voor het gehele gebied uit te voeren ligt in de stedenbouwkundige opzet met meerdere bouwblokken en hoogbouw, waaronder drie torens van circa 20 lagen. Deze bebouwing beïnvloedt het lokale windklimaat niet alleen binnen Omgevingsplan 1, maar ook in samenhang met de overige fasen. Een integrale beoordeling voorkomt dat latere fasen worden geconfronteerd met windhinderknelpunten en biedt zekerheid over het comfortniveau in de openbare ruimte. Tegelijkertijd is het onderzoek direct relevant voor Omgevingsplan 1, omdat de resultaten en aanbevelingen ook gelden voor de inrichting van deze eerste fase. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 14 van onderhavige ruimtelijke motivering. Navolgend worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Uit het onderzoek blijkt dat na realisatie sprake is van een overwegend windluw klimaat binnen het projectgebied, met voornamelijk windhinderklasse A, geschikt voor alle activiteiten. Deze zones bevinden zich tussen de gebouwen en langs de centrale as. Aan de randen van het projectgebied ontstaan enkele windrijkere zones met windhinderklasse C en D, met name ten westen van het meest westelijke gebouw en rondom de hogere torens aan de oostzijde. Klasse D is alleen geschikt voor de activiteit ‘doorlopen’, wat betekent dat deze plekken niet geschikt zijn voor verblijfsfuncties zoals terrassen of speelplekken. Er is geen risico op windgevaar vastgesteld.

Het advies luidt om bij de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met de inrichting van de openbare ruimte en de situering van entrees. Voor zones met hogere windhinderklassen wordt aanbevolen om gebouwentrees in nissen te plaatsen of te voorzien van luifels of setbacks van circa vier meter. Daarnaast kan de verkeersstroom van voetgangers zo worden geleid dat verblijfsgebieden in windluwe zones komen te liggen. Deze maatregelen zorgen voor een comfortabel en veilig gebruik van de openbare ruimte en sluiten aan bij de richtwaarden van NEN 8100.

5.17.3 Conclusie

Vanuit het milieuaspect windhinder is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6 Juridische planopzet

6.1 Algemene opzet

6.1.1 Inleiding

Dit TAM-omgevingsplan is gericht op het juridisch-planologisch mogelijk maken van Omgevingsplan 1 van de gebiedsontwikkeling Haven-Noord te Spijkenisse. Met het beoogde planvoornemen, dat in hoofdstuk 3 uitvoerig is beschreven, wordt een deel van het bestaande bedrijventerrein herontwikkeld tot woongebied met circa 450 woningen en 3.210 m² commerciële ruimte. De huidige bedrijfsbestemming vervalt en wordt met dit TAM-omgevingsplan 'wegbestemd'.

Het TAM-omgevingsplan wordt als een nieuw hoofdstuk opgenomen in het omgevingsplan van de gemeente Nissewaard. Dit nieuwe hoofdstuk wordt bekendgemaakt en digitaal beschikbaar gesteld via de landelijke voorziening, bedoeld in artikel 1.2.1, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening, op https://www.ruimtelijkeplannen.nl. Het is met deze landelijke voorziening niet mogelijk dit hoofdstuk conform de juridische vormgeving van het omgevingsplan in STOP-TPOD beschikbaar te stellen. Het TAM-omgevingsplan wordt in een later stadium opgenomen in het definitieve omgevingsplan van de gemeente Nissewaard.

Het TAM-omgevingsplan bestaat uit de onderstaande onderdelen:

6.1.2 De motivering

In de motivering is de ontwikkeling beschreven en verantwoord in het licht van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zowel op basis van het beleid als op basis van milieu-hygiënische aspecten, aangevuld met een toelichting op de juridische opzet.

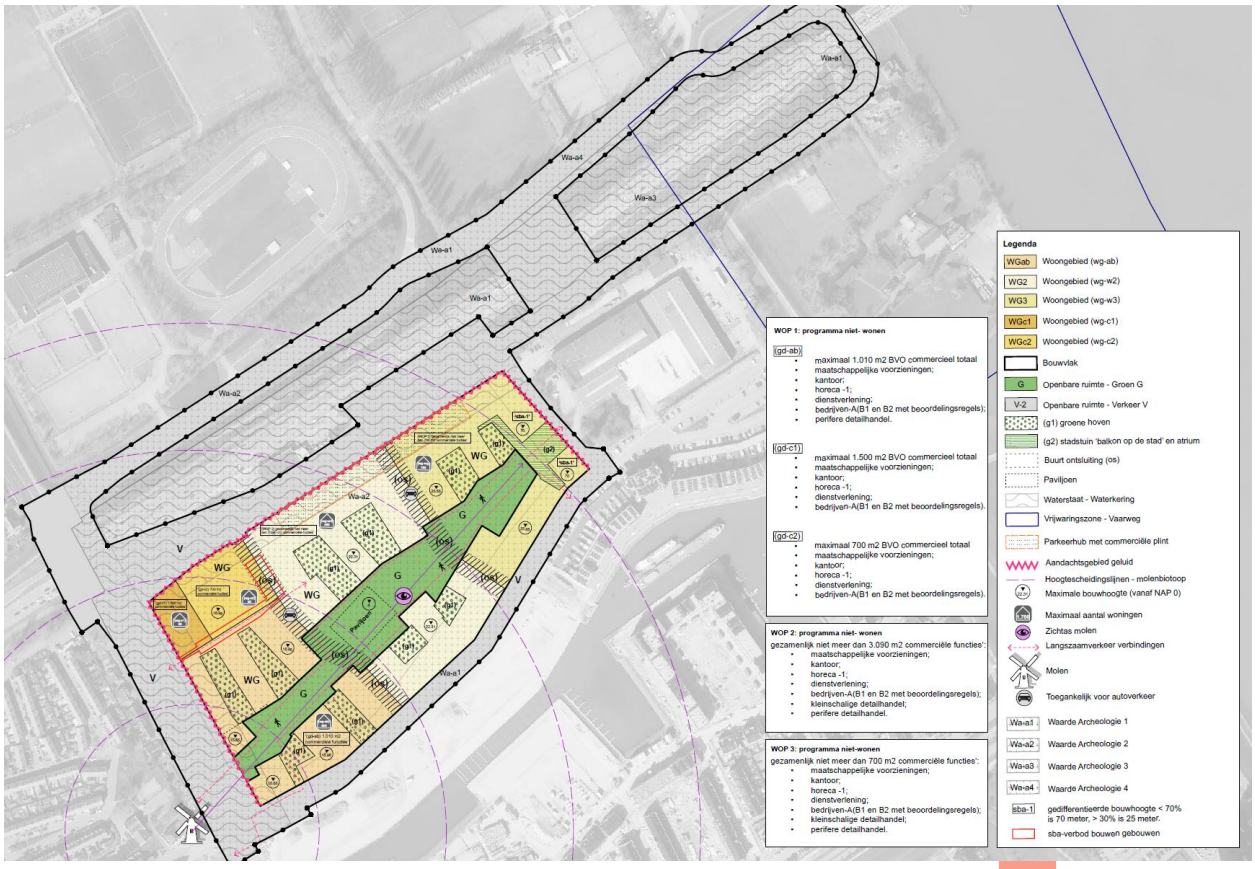
6.1.3 De regels

De regels worden zoals gezegd opgenomen als afzonderlijk hoofdstuk binnen het omgevingsplan van de gemeente Nissewaard. De regels bevatten onder andere de bouw- en gebruiksregels, die zijn gekoppeld aan werkingsgebieden op de digitale verbeelding. De regels van dit hoofdstuk gelden naast de overige regels van het omgevingsplan. Waar nodig worden hierop uitzonderingen gemaakt; deze zijn in de regels benoemd.

Het omgevingsplan bevat regels, die bindend zijn voor eenieder. Gekozen is voor zoveel mogelijk concrete regels in dit TAM-omgevingsplan, omdat er sprake is van een concreet initiatief. Daarbij is waar mogelijk aansluiting gezocht bij de basisset omgevingsplanregels van de gemeente Nissewaard. Hiermee wordt de rechtseenheid binnen het (tijdelijke) omgevingsplan bevorderd.

6.1.4 De (digitale) verbeelding

Op de digitale verbeelding zijn werkingsgebieden opgenomen, die zijn gekoppeld aan bepaalde (primaire) functies. Deze worden in paragraaf 6.2 nader toegelicht. Daarnaast zijn enkele werkingsgebieden opgenomen, gekoppeld aan specifieke regels. Een verhelderend overzicht hiervan voor het totaalplan Molenzicht Haven-Noord is opgenomen in navolgende regiekaart. De verbeelding voor Omgevingsplan 1 is separaat opgenomen.



Figuur 16 Regiekaart molenzicht Haven-Noord

6.2 Toelichting op de regels

6.2.1 Preambule

De preambule regelt de verhouding tussen het TAM-omgevingsplan en het omgevingsplan. Zo bepaalt de preambule als welk hoofdstuk het TAM-omgevingsplan gelezen moet worden.

6.2.2 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het hele plangebied en gaan over:

1. Doelen
2. Begrippen
3. Toepassingsbereik
4. Meet- en rekenbepalingen
5. Aanvraagvereisten
6. Algemeen gebruiksverbod

Doelen

Dit artikel licht toe aan welke doelen van de Omgevingswet dit TAM-omgevingsplan invulling geeft. Ook geeft het artikel het concrete doel van dit TAM-omgevingsplan aan.

Begrippen

In dit artikel is aangegeven of de begrippen uit de verschillende AMvB's van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan, en welke aanvullende begripsbepalingen er gelden.

Toepassingsbereik

Dit artikel geeft de verhouding weer tussen de ruimtelijke plannen die deel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. De ruimtelijke besluiten zoals genoemd in het eerste lid zijn niet van toepassing in het plangebied van dit TAM-omgevingsplan. De afdeling 22.2 en 22.3 (met uitzondering van paragraaf 22.2.7.3) van de bruidsschat zijn niet van toepassing voor zover deze in strijd zijn met dit TAM-omgevingsplan. Daarnaast is het toepassingsbereik van de regels in dit TAM-omgevingsplan opgenomen in lid 3 en is tot slot de verhouding tot de parapluregeling functioneel programma uitgelegd in het vierde lid.

Meet- en rekenbepalingen
Dit artikel geeft aan hoe de hoogte, inhoud, oppervlakte, bebouwd oppervlak en het peil en dergelijke gemeten of berekend wordt.

Aanvraagvereisten
Dit artikel regelt de verhouding met de aanvraagvereisten die zijn opgenomen in een onderdeel van de Bruidsschat (paragraaf 22.5.2). De aanvraagvereisten voor een omgevingsvergunning die daar zijn opgenomen, gelden ook voor dit TAM-omgevingsplan.

Algemeen gebruiksverbod
Dit artikel bevat een verbod om gronden of bouwwerken te gebruiken op een andere manier dan volgens de functie die aan een locatie is toegedeeld. Gronden of bouwwerken mogen dus alleen gebruikt worden voor de functie die aan de locatie is toegedeeld.

6.2.3 Functies en activiteiten
Dit hoofdstuk bevat de functies en activiteiten. Dit TAM-omgevingsplan kent de volgende functies:
1. Groen
2. Verkeer
3. Woongebied
4. Waarde – Archeologie 1
5. Waarde – Archeologie 2
6. Waarde – Archeologie 3
7. Waarde – Archeologie 4

6.2.4 Algemene regels
In dit hoofdstuk komen algemene regels aan de orde die vaak gelden voor alle functies. Sommige regels in dit hoofdstuk gelden alleen ter plaatse van bepaalde locaties. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen.

Anti-dubbeltelregel
Een antidubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een omgevingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels
Dit artikel bevat een algemene regeling voor een geringe overschrijding van bouwgrenzen en bouw- hoogtes door ondergeschikte onderdelen van gebouwen.

Algemene gebruiksregels
In dit artikel is opgenomen wat onder strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt verstaan, zijn de parkeerregels genomen en de voorwaardelijke verplichting die geldt binnen het plangebied.

Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn de beschermingsregels opgenomen ten aanzien van de geldende zones molenbiotoop, vaarweg en waterkering. Daarnaast is het maximale programma binnen het plan opgenomen binnen de parapluregeling.

Algemene beoordelingsregels
Binnen dit artikel zijn de algemene beoordelingsregels opgenomen.

6.2.5 Overgangsrecht

In dit hoofdstuk is overgangsrecht voor gebruik opgenomen. Hiermee wordt bereikt dat bestaand gebruik als strijdig wordt beschouwd.

7 Financiële en maatschappelijke verantwoording

7.1 Financieel-economische haalbaarheid

De ontwikkeling van omgevingsplan 1 Molenzicht Haven-Noord wordt gerealiseerd door meerdere initiatiefnemers. Met deze partij heeft de gemeente Nissewaard een anterieure overeenkomst gesloten, waarin afspraken zijn vastgelegd over de kostenverhaalverplichting zoals bedoeld in artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit. Op grond van artikel 13.13 van de Omgevingswet is overeengekomen dat alle kosten voor de grondexploitatie, inclusief eventuele financiële bijdragen en nadeelcompensatie, door de initiatiefnemer worden gedragen. Hierdoor is het opnemen van vergunningvoorschriften voor kostenverhaal niet noodzakelijk.

De financiële uitvoerbaarheid van de ontwikkeling is op 16 juni 2025 positief beoordeeld[5] in de vergadering van burgemeester en wethouders. De gemeente heeft zelf gronden in eigendom en verkoopt deze gefaseerd aan de ontwikkelende partij. Er is geen sprake van gemeentelijke voorfinanciering. De financiële risico's voor de gemeente zijn beperkt en als beheersbaar beoordeeld. De ontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd, wat bijdraagt aan een stabiele financiële planning en spreiding van kosten en opbrengsten.

Er zijn geen aanwijzingen dat de initiatiefnemer onvoldoende middelen heeft om de ontwikkeling te realiseren of om aan de overeengekomen exploitatiebijdrage te voldoen. De gemeente draagt bovendien geen hoge, onvoorziene kosten. Gelet op de gesloten overeenkomst, de positieve grondexploitatie en het ontbreken van substantiële financiële risico's, wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling economisch uitvoerbaar is.

7.2 Maatschappelijke verantwoording

7.2.1 Advies en instemming

De wijziging van het omgevingsplan zal door de gemeente aan de vaste overlegpartners worden voorgelegd. Eventuele reacties worden beantwoord en waar nodig in het plan verwerkt.

Provincie
Voor het plan Haven-Noord is vooroverleg gevoerd met de provincie Zuid-Holland. De is in dit overleg positief ontvangen. De provincie heeft bevestigd dat het plan past binnen de provinciale beleidskaders en voldoet aan relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening Zuid-Holland, waaronder die over klimaatadaptatie, bereikbaarheid, functiemenging, sociale woningbouw en behoud van het hoofdfietsnetwerk.

Het plan is opgenomen in de provinciale planlijst voor woningbouw. De compensatie voor het verlies aan bedrijfsgrond vindt plaats via het plan "Uitbreiding bedrijventerrein Halfweg", dat gelijktijdig of eerder wordt gerealiseerd. De commerciële functies binnen Haven-Noord blijven binnen de toegestane oppervlaktegrenzen zoals benoemd in de Omgevingsverordening.

De provincie heeft aangegeven dat verdere afstemming gewenst is over de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking voor de verschillende functies binnen het plangebied. Deze afstemming vindt plaats in het vervolgtraject, waarbij ook de definitieve toetsing aan de Ladder wordt meegenomen.

Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat heeft als beheerder van de A15 en de Spijkenisserbrug gereageerd op het concept omgevingsplan. De organisatie benadrukt dat de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling niet mogen verslechteren en verzoekt om inzicht in de resultaten van het verkeersonderzoek, met name de effecten op de A15 en de aansluiting A15–N218. Daarnaast is aangegeven dat bij een eventuele tunnel of onderdoorgang onder de Spijkenisserbrug vroegtijdig overleg noodzakelijk is, omdat Rijkswaterstaat hier specifieke eisen aan zal stellen. De aandachtspunten worden meegenomen in het vervolgtraject.

[5] https://nissewaard.raadsinformatie.nl/document/15773254/2#search=%22haven%20Noord%22

7.2.2 Participatie

Het participatietraject voor Molenzicht bestond uit twee rondes waarin bewoners, belanghebbenden en stakeholders actief zijn betrokken. De eerste bijeenkomst in maart 2025 stond in het teken van het presenteren van de planopzet en het ophalen van eerste reacties. De tweede bijeenkomst in september 2025 bood gelegenheid om de verfijningen en resultaten van aanvullende onderzoeken zoals bezonning, wind en verkeer toe te lichten en opnieuw in gesprek te gaan.

Tijdens beide avonden was er veel belangstelling. De eerste bijeenkomst trok een breed publiek, terwijl bij de tweede bijeenkomst vooral bewoners van de Veerkade aanwezig waren. De opzet combineerde een plenaire toelichting met interactieve onderdelen zoals thematafels en digitale feedback. Deze aanpak zorgde voor een open dialoog en leverde waardevolle inzichten op.

Uit de reacties blijkt dat er brede waardering is voor de groene en duurzame opzet van het plan, de parkstructuur en het streven naar een gemengd woonprogramma met voorzieningen op loopafstand. Ook de transparantie van het proces en de mogelijkheid om direct met deskundigen in gesprek te gaan, werd positief ervaren. Tegelijkertijd kwamen er duidelijke zorgen naar voren, vooral vanuit de directe omgeving. Bouwhoogte en positionering van bebouwing blijven een gevoelig punt, net als privacy, schaduwwerking en verkeersdruk op de Veerweg. Ook parkeren en de architectonische aansluiting op de bestaande wijk zijn veelbesproken thema's.

De opgehaalde input heeft geleid tot concrete aanpassingen. De maximale bouwhoogte is verlaagd, torens zijn verplaatst binnen het bouwvlak en er is meer aandacht besteed aan visuele verspringingen en groenbuffers. Daarnaast zijn verdiepende onderzoeken uitgevoerd die aantonen dat het plan voldoet aan de geldende normen voor bezonning, windcomfort en verkeersafwikkeling. De mobiliteitsstrategie is aangescherpt met inzet op deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.

Het participatieproces heeft aantoonbaar bijgedragen aan een beter en transparanter plan. Het vervolg richt zich op de ruimtelijke procedure, waarbij de belangen van zowel toekomstige bewoners als de bestaande omgeving zorgvuldig worden afgewogen.

7.2.3 Zienswijzen

De wijziging van het omgevingsplan wordt door de gemeente op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt. Tegen de wijziging van het omgevingsplan kunnen gedurende zes weken zienswijzen worden ingediend. Eventuele zienswijzen worden beantwoord en waar nodig wordt het omgevingsplan aangepast.

Vervolgens gaat de gemeenteraad over tot vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan. Door belanghebbenden kan tegen dit besluit gedurende zes weken beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld.

8 Belangenafweging en conclusie

8.1 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Om te beoordelen of het planvoornemen resulteert in een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zijn alle relevante aspecten voor de fysieke leefomgeving nauwkeurig onderzocht en afgewogen.

Met name uit hoofdstuk 5 'Milieuaspecten in de fysieke leefomgeving' kan worden geconcludeerd dat de beoogde activiteit leidt tot een situatie waarin er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Er heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden, waarbij doeltreffend verband is gelegd tussen de instrumenten van de Omgevingswet en recent beleid. Er is een duidelijke link gecreëerd tussen de belangen van de initiatiefnemer, de doelen van de gemeente, en de belangen van omwonenden en andere belanghebbenden.

De wijziging van het omgevingsplan(deel) sluit aan bij de systematiek en doelstellingen van de Omgevingswet. Er is sprake van een integrale benadering waarbij beleidsinstrumenten en beoordelingskaders op een samenhangende en doeltreffende wijze zijn toegepast. De motivering onderbouwt dat de planwijziging in overeenstemming is met artikel 4.2 van de Omgevingswet, waarin een evenwichtige toedeling van functies aan locaties centraal staat.

8.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de voorgestelde wijziging van het omgevingsplan(deel) ruimtelijk en beleidsmatig verantwoord is en daarmee juridisch-planologisch kan worden doorgevoerd.

Separate bijlagen

Bijlage 1 Bedrijven en milieuzonering
Bijlage 2 Omgevingsgeluid - totaalplan
Bijlage 3 Programma van eisen verkennend en karterend inventariserend veldonderzoek
Bijlage 4 Bezonningsstudie
Bijlage 5 Bodemonderzoek
Bijlage 6 Ladder(s) voor duurzame verstedelijking
Bijlage 7 M.e.r.-beoordeling
Bijlage 8 Natuur en landschap
Bijlage 9 Omgevingsveiligheid
Bijlage 10 Ontplofbare oorlogsresten (inclusief vooronderzoek)
Bijlage 11 Stikstof totaalontwikkeling Molenzicht Haven-Noord
Bijlage 12 Verkeersgeneratie
Bijlage 13 Weging van het waterbelang
Bijlage 14 Windhinderonderzoek
Bijlage 15 Parkeren
Bijlage 16 Omgevingsgeluid – specifiek
Bijlage 17 Luchtkwaliteit
Bijlage 18 Stikstof Omgevingsplan 1
Bijlage 19 Hogere waarde industrielawaai
Bijlage 20 Participatieverslagen

Colofon

Opdrachtgever	EState Invest
Uitgave	Movares | BRO Adviseurs B.V. Industriestraat 94 5931 PK Tegelen
Telefoon	+31 (0)73 - 208 91 55
Ondertekenaar	Wouter van den Hoven wouter.van.den.hoven@movares.nl
Projectnummer	P07675
Kenmerk	-25012099

© 2025, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

movares

smart
urban
engineering