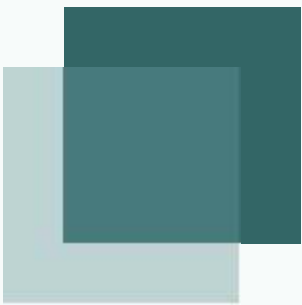




ridderkerk

slikkerveer rivieroever

bestemmingsplan

ridderkerk

slikkerveer rivieroever

bestemmingsplan

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
13028.00	28 januari 2008	9 oktober 2008	21 januari 2009	

opdrachtleider : ir. L.C. Snel

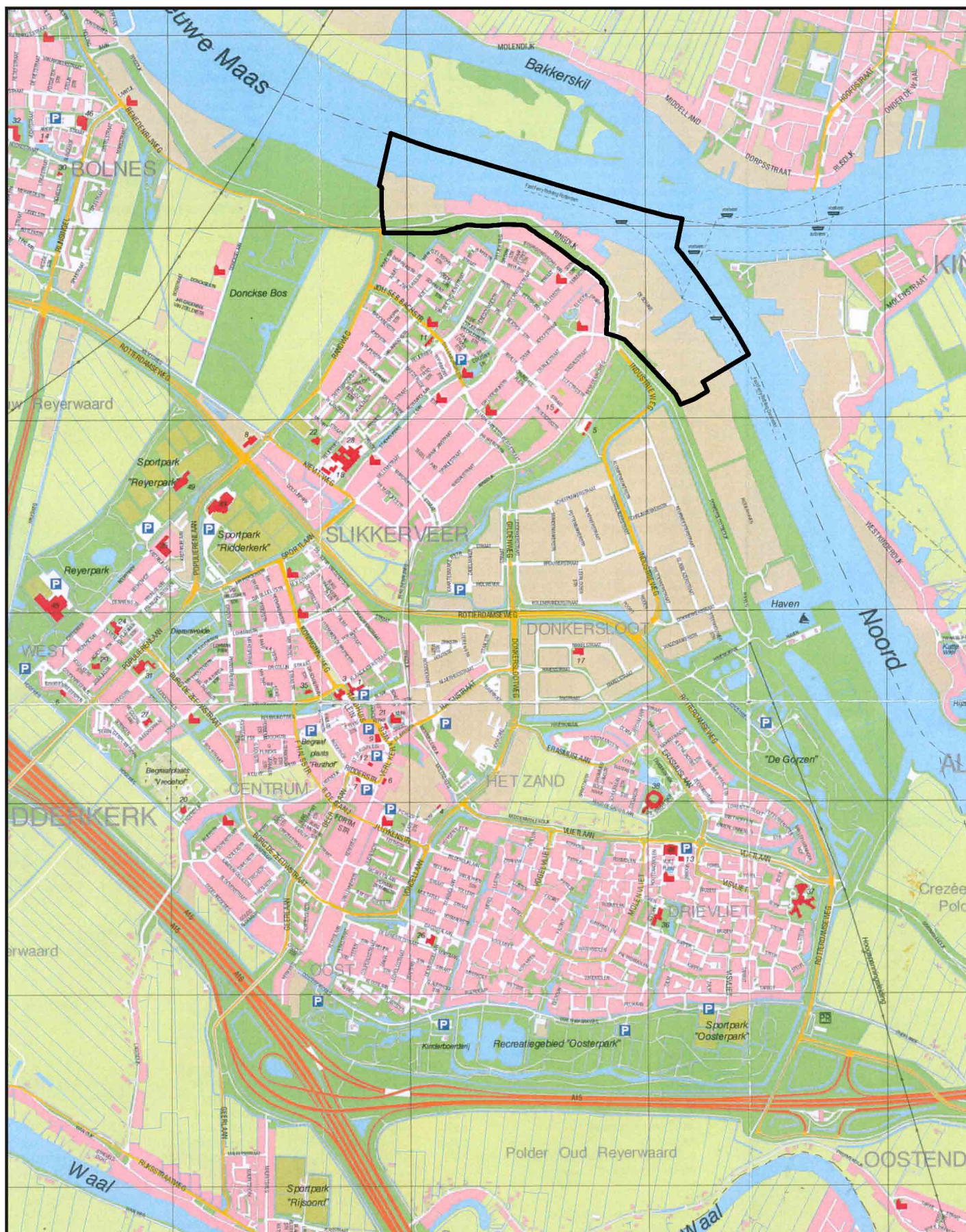
Inhoud van de toelichting

1

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Vigerende regeling	3
1.3. Leeswijzer	3
2. Gebiedsvisie	5
2.1. Inleiding en achtergrond	5
2.2. Analyse plangebied	7
2.3. Visie op herontwikkeling	9
2.4. Juridische regeling en milieuonderzoek	14
2.5. Verkeersaspecten	15
2.6. Conclusie	16
3. Beleidskader	17
3.1. Provinciaal beleid	18
3.2. Regionaal beleid	18
3.3. Gemeentelijk beleid	18
4. Milieuaspecten	21
4.1. Inleiding	21
4.2. Milieuzonering bedrijven	21
4.3. Industrielawaai	24
4.4. Wegverkeerslawaai	26
4.5. Scheepvaartlawaai	30
4.6. Cumulatie geluid	30
4.7. Luchtkwaliteit	31
4.8. Externe Veiligheid	32
4.8.1. Externe veiligheid Inrichtingen	32
4.8.2. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water	33
4.9. Leidingen	35
4.10. Bodemkwaliteit	36
4.11. Water	36
4.12. Cultuurhistorie en archeologie	39
4.13. Ecologie	40
4.14. Duurzaamheid	43
5. Juridische plantoelichting	45
5.1. Algemeen	45
5.2. Artikelsgewijze toelichting	45
6. Economische uitvoerbaarheid	49
7. Resultaten inspraak en overleg	51
7.1. Inspraak ingevolge inspraakverordening	51
7.2. Overleg ingevolge artikel 10 Bro	55

Bijlagen:

1. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten en aanpak milieuzonering.
2. Bedrijvenlijst Slikkerveer Rivieroevers 2007.
3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
4. Wegverkeerslawaai.
5. Luchtkwaliteit.
6. Cultuurhistorische waarden en archeologie.
7. Zichtlijnen vanaf Kinderdijk.
8. Overlegreacties.



figuur 1
ligging plangebied

1.1. Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een planologisch-juridische regeling voor het gedeelte van de Rivieroevers van Ridderkerk gelegen ten noorden van de wijk Slikkerveer. Figuur 1 geeft het plangebied weer.

Aangezien de vigerende regeling voor het plangebied sterk verouderd is en op een aantal punten niet meer aansluit op de bestaande situatie, is een planherziening noodzakelijk. Daarnaast is een aantal ontwikkelingen aan de orde waarbij (voormalige) bedrijfslocaties worden getransformeerd in nieuwe hoogwaardige woongebieden.

Kenmerkend voor het gebied is de aanwezigheid van zowel zware bedrijvigheid als hoogwaardige aantrekkelijke woonmilieus. Deze functiemenging is al van oudsher aanwezig.

In de visie op Ridderkerk, zoals neergelegd in het ontwikkelingsprogramma stedelijke vernieuwing en in de regionale beleidsnota RR2020, is aangegeven dat de Ridderkerkse oever in de toekomst meer ruimte moet gaan bieden voor recreatie en wonen. Hiertoe dienen verouderde bedrijventerreinen te worden herontwikkeld. Deze opgave is in dit bestemmingsplan nader uitgewerkt resulterend in zowel concrete plannen als strategische visies voor diverse locaties.

Dit betekent dat het plan een sterk ontwikkelingsgericht karakter heeft. Een concrete vertaling van een deel van de gewenste transformaties naar nieuwe bestemmingen is echter vooralsnog niet mogelijk. Milieucontouren van bestaande bedrijven in en buiten het plangebied staan in enkele gevallen een rechtstreekse bestemmingswijziging naar bijvoorbeeld wonen niet toe voordat daadwerkelijk afspraken zijn gemaakt over sanering van bedrijven en/of maatregelen om hinder te voorkomen. Daarom is in de juridische zin deels nog sprake van een consoliderend plan. Wel zijn in die gevallen wijzigingsbevoegdheden opgenomen die, zodra de milieusituatie wijzigt, sturing geven aan transformatie van bedrijfsbestemmingen naar wonen.

1.2. Vigerende regeling

Tot het verkrijgen van rechtskracht van het voorliggende plan, vigeert het bestemmingsplan Slikkerveer-Ringdijk voor het overgrote deel van het plangebied. Dit plan is vastgesteld op 7 februari 1977 en goedgekeurd op 28 maart 1978. Aan de zuidzijde, een smalle strook met delen van de wegenstructuur en het dijklichaam, vigeert het bestemmingsplan Slikkerveer-Binnendijks.

1.3. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan behandelt de gebiedsvisie op de Ridderkerkse oever en het plangebied. Hoofdstuk 3 bevat het relevante beleidskader en hoofdstuk 4 geeft een overzicht van relevante milieuaspecten. Een toelichting op de juridische regeling van het plan is opgenomen in hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk wordt ook kort ingegaan op het gemeentelijk handhavingsbeleid. De economische uitvoerbaarheid is opgenomen in hoofdstuk 6. De resultaten van inspraak en overleg staan in hoofdstuk 7.

2.1. Inleiding en achtergrond

De rivieroever van Ridderkerk, van Bolnes tot en met de Crezéepolder, kent een enorme variatie in functies en bebouwing met sterke verschillen in ouderdom en verschijningsvorm (zie figuur 2). De ruim 6 km oeverlengte is slechts voor een zeer beperkt deel openbaar toegankelijk. Dit geldt niet alleen voor de woon- en bedrijfspercelen (totaal circa 4 km), maar ook voor het merendeel van het aanwezige groen (totaal circa 2 km).

De bebouwing verschilt sterk in ouderdom. Zo staan langs de dijk monumentale stadse (vakwerk)villa's, maar ook moderne urban-villa's en appartementengebouwen. Oude monumentale bedrijfshallen (scheepsbouw) worden afgewisseld door moderne nieuwe bedrijfsbebouwing en grootschalige nieuwe transport- en distributiehallen (T&D). Dit betekent dat er niet alleen variatie in bouwstijlen, maar ook een grote variatie in bouwmassa en bouwhoogte te vinden is.

Met de realisering van de bebouwing in het plan Park Maasdonck en het T&D-centrum Ridderhaven is aangetoond dat de weidse ruimte van de rivier eenvoudig tegenwicht kan bieden aan grootschalige en hoge bebouwing. Tevens is duidelijk geworden dat daardoor landmarks voor de wijde omgeving worden gerealiseerd.

Door de menging en nabijheid van wonen en bedrijvigheid is op een aantal plaatsen sprake van milieuhinder en/of ruimtelijk gezien weinig aantrekkelijke overgangen. Daarnaast wordt de binding van bedrijven met het water minder, waardoor karakteristieke beelden (kranen en dergelijke) verdwijnen en vindt tevens steeds meer transport plaats via de wegen. In de afgelopen jaren heeft op een aantal plekken al sanering van bedrijfsbebouwing en vervuilde bodem plaatsgevonden. Het betreft bijvoorbeeld de buitendijkse Van Dam en Schram-locaties bij Bolnes en de locatie bij De Schans/het Drierivierenpunt ten noorden van Slikkerveer. Een aantal gewenste "saneringen" is voornamelijk niet haalbaar in verband met nog lopende bedrijfsvoering, diverse milieuaspecten (industrielawaai, bodemkwaliteit, enzovoorts). Deze locaties dreigen, wachtend op betere tijden, in verval te raken.

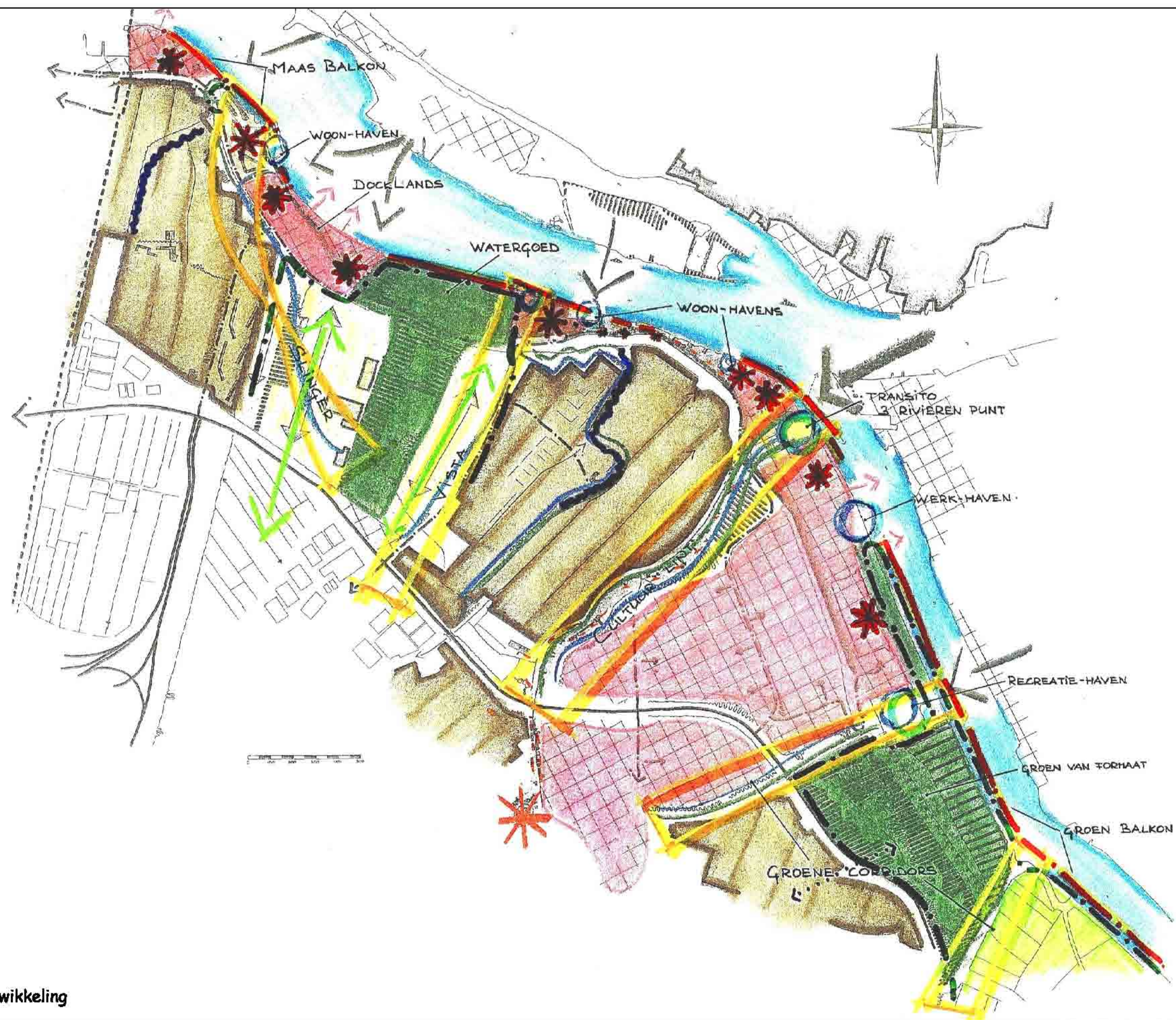
De routevorming langs en naar de oevers verschilt ook sterk van karakter. Deels is er sprake van brede geasfalteerde wegen waarop ook veel vrachtverkeer rijdt, deels is er alleen sprake van een B-weg en/of een fietspad (bijvoorbeeld de Donkerslootsedijk).

De huidige waterkering voert geheel langs de oeverzone en is goed herkenbaar door de forse groene taluds (over het algemeen het best zichtbaar aan de landzijde). Oude waterkeringen, zoals de Ringdijk tussen Slikkerveer en Donkersloot, laten een ander patroon zien waarbij forse delen van Ridderkerkse bedrijventerreinen en het woongebied Het Zand nog "buitendijks" zijn gesitueerd. Deze oude dijken vormen nu interessante routes vanuit het stedelijk gebied naar de huidige oevers.

Reeds in het kader van het eerste Ontwikkelingsprogramma Stedelijke Vernieuwing ("Sterke Wijken, Vitale Gemeente") is aangegeven dat een herinrichting van de Ridderkerkse rivieroever een belangrijke impuls betekent voor verbetering van het woon- en leefklimaat in Ridderkerk. Om daadwerkelijk invulling te geven aan deze kwaliteitsimpuls is medio 2001 een globale visie op de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur van de totale oeverzone langs De Noord en de Nieuwe Maas opgesteld.

Bij het opstellen van die visie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- vergroting openbare toegankelijkheid van de oevers;
- realisering extra woningbouw, zo mogelijk in combinatie met groen;
- behoud diversiteit (dus ook werkgelegenheid);
- herinrichting verpauperde gebieden, zo nodig via functiewijziging;
- inspelen op lijnen uit het (stads)landschap;
- bouwen in maat en schaal die past in zowel directe omgeving als in groter verband;
- realisering nieuwe landmarks;
- verbeteren bereikbaarheid oostelijk deel oeverzone vanuit stedelijk gebied;
- ontwikkeling doorgaande routing zo dicht mogelijk langs het water.



figuur 3
Visie oeverontwikkeling

Deze uitgangspunten zijn nog steeds actueel voor het onderhavige plangebied.

De visie op de herinrichting van de rivieroever richt zich op een groter gebied dan het eigenlijke plangebied van dit bestemmingsplan. Op figuur 3 is wel de totaalvisie op de Ridderkerkse oever in beeld gebracht. Deze wordt hierna echter alleen toegelicht en uitgewerkt voor het plangebied en de directe omgeving.

Naast een ambitieuze herinrichting van de oeverzone dient veel aandacht te worden besteed aan een goede routevorming naar en langs de oevers. Routes vanuit het stedelijk gebied naar de oevers zijn over het algemeen al aanwezig, maar zijn vaak niet als zodanig herkenbaar. De in de visie voorgestelde nieuwe landmarks kunnen in die herkenbaarheid een belangrijke rol spelen. Aan de oost- en westzijde van Slikkerveer liggen twee belangrijke routes vanuit het stedelijk gebied naar de oever. Deze zijn in de visie benoemd als:

- een "cultuuras" als verbinding tussen het (oude) centrum en het transitopunt aan het Drierivierpunt, lopend via de historische route over de ringdijk;
- de "vista": een route op de grens van open en gesloten landschap parallel aan de Randweg.

Naast deze verbindingen op gemeentelijk niveau zijn diverse verbindingen vanuit het binnendijkse woongebied van Slikkerveer van belang. Het betreft de Reijerweg, de Willemstraat/Sophiastraat en de Oranjestraat.

De route over de Ringdijk ten noorden van Slikkerveer is overigens – behalve ter hoogte van de huidige oostelijke en westelijke bedrijvenlocaties – redelijk aantrekkelijk ondanks dat deze niet direct langs de rivier voert.

2.2. Analyse plangebied

Het plangebied kenmerkt zich door een dichte en gedifferentieerde bebouwingsstructuur. De dijk en de Nieuwe Maas liggen in elkaars directe nabijheid, waardoor er een smalle oeverzone resteert met aan de oost- en westzijde veel bedrijvigheid. De kern Slikkerveer raakt hier bijna de rivier. Op de buitendijkse gronden heeft zich karakteristieke lintbebouwing ontwikkeld. Er is zowel sprake van cultuurhistorisch waardevolle woonbebouwing als bedrijfsbebouwing. Veelal bestond van oorsprong een relatie tussen woon- en bedrijfsbebouwing (directeurswoningen), wat ook de omvang en "rijkdom" van een aantal panden verklaart. Op diverse woon- en bedrijfspercelen zijn waardevolle solitaire bomen aanwezig. Het betreft onder andere volgroeide beeldbepalende rode beuken. Langs en op de waterkering zelf is, in verband met de daaraan gestelde eisen, nauwelijks opgaand groen aanwezig.

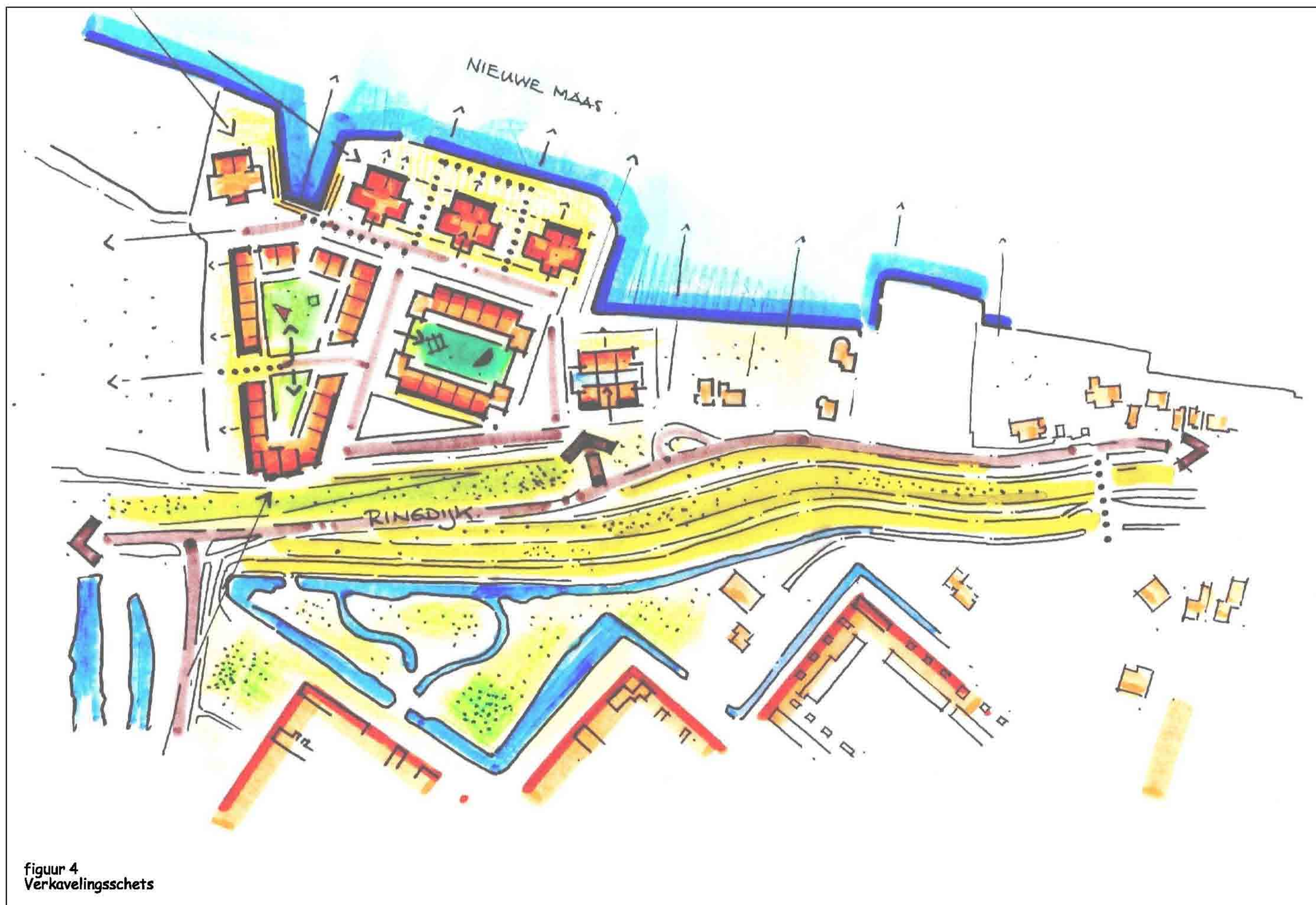
Voor een uitgebreide beschrijving van de cultuurhistorische waarden in het plangebied en de wijze waarop deze zijn vertaald in het voorliggende plan wordt verwezen naar bijlage 4.

De van oorsprong aan het water gerelateerde bedrijvigheid komt onder meer tot uiting in de aanwezigheid van een aantal kleine insteekhavens en heeft daardoor geleid tot een opvallende ingesneden oeverlijn. De ruimtelijke relatie vanaf de dijk met het watermilieu is hierdoor ook nadrukkelijker aanwezig.

Het plangebied raakt aan de westzijde de Donckse velden; een belangrijk groengebied dat deel uitmaakt van de totale groenstructuur van Ridderkerk en de regio. Dit gebied is van grote betekenis voor de recreatieve mogelijkheden in de omgeving van de rivier en staan in verbinding met de recreatieve en ecologische hoofdstructuur van dit deel van IJsselmonde. De kern van het gebied wordt gevormd door het monumentale landgoed Huys ten Donck. De ecologische en recreatieve kwaliteiten zullen verder worden versterkt door de reeds in ontwerp zijnde herinrichting van de weilanden rondom het landgoed en een verdere openstelling van het landgoed zelf.

De rivieroever ter hoogte van Slikkerveer is (nagenoeg) volledig geprivatiseerd waardoor de openbare toegankelijkheid binnen het totale rivieroevergebied van Ridderkerk hier erg beperkt is. Aan de west- en oostzijde staat bedrijfsbebouwing van sterk wisselende ouderdom en kwaliteit. Vooral aan de westzijde is sprake van sterk verouderde bedrijfsbebouwing.

Aan de oostzijde heeft op het bedrijventerrein De Schans wel veel vernieuwing plaatsgevonden. De hier ontwikkelde nieuwe bedrijfsbebouwing is van een goede ruimtelijke kwaliteit.



figuur 4
Verkavelingsschets

Daarnaast zullen de plannen voor de transformatie van het Digaco-terrein tot een ambitieus woongebied en voor een aantrekkelijke inrichting van de waterkant een nieuwe kwaliteitsimpuls genereren. Behoud van de monumentale loods staat daarbij centraal. Oostelijk van "De Schans" is ruimte gevonden voor een halte van de Waterbus tussen Dordrecht en Rotterdam.

Vanaf deze aanlegplaats, waar ook het driehoeks voetveer Ridderkerk-Krimpen-Kinderdijk aanlandt, biedt het knooppunt van de Lek, de Nieuwe Maas en De Noord een imposante aanblik. Een opvallend detail vormen de directiewoningen op de landpunt van Kinderdijk en de kerk van Krimpen aan de Lek aan de overzijde van de rivier.

Op een aantal strategische hoeken van het bedrijventerrein wordt de beeldvorming, ondanks alle vernieuwing, nog steeds negatief beïnvloed door enkele oudere bedrijfscomplexen. Daarbij is ook sprake van bebouwing die erg dicht op de weg staat. De verkeersdruk van en naar de bedrijven vormt een aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van "De Schans".

In het centrale deel van het plangebied staat een bonte mengeling van woningbouw. Van oorsprong stonden in deze strook de villa's van de directeuren van de werven en aanverwante bedrijven. Ook nu nog is sprake van een hoog gewaardeerd woonmilieu. Monumentale villa's worden afgewisseld door moderne urban-villa's (zoals het wooncomplex aan de Ringdijk 420-422) en andere veelal kleinschalige woonhuizen. De percelen zijn relatief breed, waardoor enig doorzicht naar de rivier mogelijk is. Overigens wordt dit doorzicht vaak grotendeels geblokkeerd door erfbouw, hekken, schuttingen, hagen en ander groen. Het wooncomplex aan de Ringdijk 420-422 past qua maat en schaal goed binnen de ruimtelijke context. De geboden woonkwaliteit is hoog. De oevers zijn echter vrijwel volledig geprivatiseerd. Wel is door de specifieke stedenbouwkundige opzet (diepe smalle gebouwen) sprake van zicht op de rivier tussen de gebouwen door.

De in deze strook nog aanwezige bedrijfsbebouwing zou bij voorkeur ook worden vervangen door enkele villa's.

De verkeersdruk op de Ringdijk vormt een knelpunt. Om te voorkomen dat zwaar vrachtverkeer deze route neemt, is een "sluis" gerealiseerd.

Binnendijs vormt de bebouwing van Slikkerveer een vrij compact stedelijk gebied met een centraal accent (woongebouw aan het Dillenburgplein). Tussen Slikkerveer en het bedrijventerrein Donkersloot ligt een brede groene zone waarin de oudere woonbebouwing langs de Ringdijk is opgenomen. Deze zone mondt bij de dijk uit in een breed groengebied (voormalig productiebosje) met veel water, alwaar een strandje is gerealiseerd met uitstekende zwemwaterkwaliteit.

Er is echter geen vervolg van deze (historisch gevormde) groenstructuur op en over de dijk.

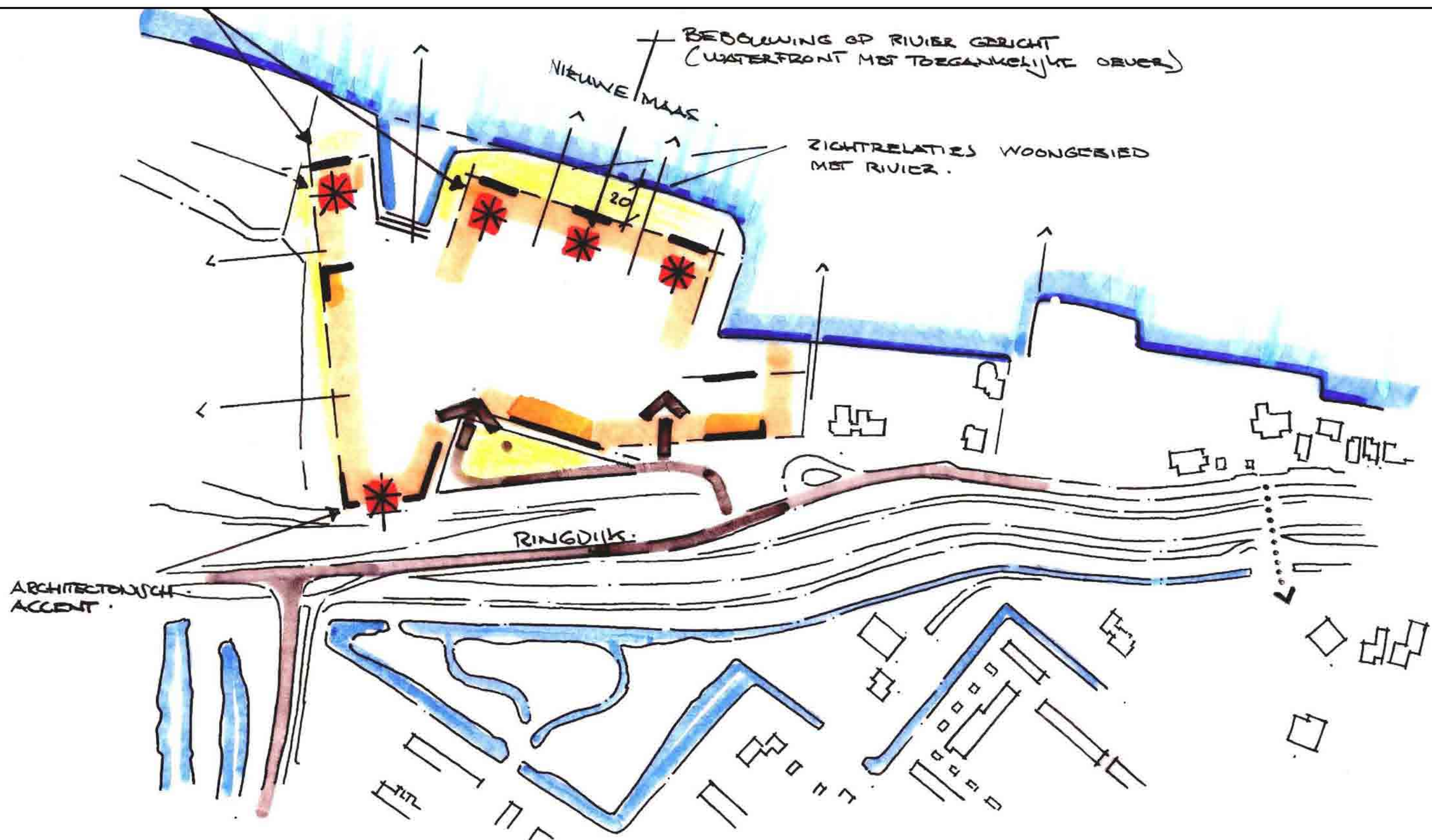
2.3. Visie op herontwikkeling

De belangrijkste uitgangspunten voor de herontwikkeling van de bedrijfscomplexen zijn:

- het meer openbaar en bereikbaar maken van de geprivatiseerde oeverzones;
- het realiseren van een aantrekkelijk woon- en/of werkmilieu is van belang;
- het versterken van de (visuele) relatie met Slikkerveer-binnendijs.

Uitgaande hiervan is al in 2001 in de visie op de totale oeverzone een ruimtelijk kader ontwikkeld dat uitgaat van de navolgende hoofdopzet.

Slikkerveer wordt binnendijs aan de west- en oostzijde begrensd door de groene zones langs de Randweg en de Ringdijk. In de visie zijn deze groenzones benoemd als "vista" en "cultuurlint". De twee belangrijkste herstructureringslocaties liggen in het verlengde van deze begrenzingen waardoor de stedelijke structuur van de woonwijk Slikkerveer over de dijk heen kan worden gecontinueerd. Door op deze locaties (gestapelde) woonbebouwing te situeren, wordt de ligging van Slikkerveer reeds vanaf afstand (ook vanaf de overzijde van de Nieuwe Maas) benadrukt. De bebouwing kan een markant contrast gaan vormen met de open groenstructuur van de voornoemde groenzones van Slikkerveer en de groene delen van de oever. Door op beide locaties gestapelde woonbebouwing toe te voegen ontstaat, in samenhang met de woningbouw van park Maasdonck, de van Dam-toren, de ontwikkelingen op het Schramterrein en het complex van Ridderhaven, een reeks van landmarks en bijzondere (woon)gebieden aan de Nieuwe Maas.



figuur 5
Ruimtelijke uitgangspunten

Deze reeks zorgt voor een ruimtelijke koppeling van de aanliggende binnendijkse structuur van woon-, werk- en groengebieden. De belangrijkste routes vanuit het binnendijkse stedelijk gebied naar de rivieroever worden zodoende geaccentueerd en krijgen een ruimtelijke beëindiging op de oever.

Voor de hierna beschreven locaties geldt dat aannemelijk is dat binnen de planperiode met de herontwikkeling begonnen is.

De Schiepolocatie

Vanwege de smalle driehoekige hoofdvorm van de locatie Schiepo en omgeving is er sprake van relatief veel randlengte. De nieuwe bebouwing oriënteert zich dan ook in sterke mate op de randen van het plangebied: de dijk, de groenzone en de rivier. De locatie ligt opvallend "open" in het omringende landschap.

De voorgestelde nieuwe bebouwingsstructuur wordt gekenmerkt door een vrij losse setting van de bebouwing binnen het plangebied en een hoge mate van differentiatie die aansluit bij de losse setting van de oude bebouwing aan de Ringdijk. De maatvoering van de voorgestelde bebouwing sluit ter hoogte van de te handhaven lintbebouwing aan bij de hoogte van de bestaande bebouwing, maar neemt in westelijke richting duidelijk toe.

In tegenstelling tot de locatie op het Drierivierenpunt (zie hierna), wordt bewust niet gekozen voor één of meerdere zeer hoge woongebouwen. Uitgaande van de beoogde losse setting en ligging in een weidse en open omgeving zal een bouwhoogte van maximaal 8 bouwlagen een passend beeld opleveren. In figuur 4 is een ruimtelijke visie op herinrichting van het totale gebied geschetst. De ruimtelijke uitgangspunten die ten grondslag liggen aan die schets en die tevens de basis vormen voor de in dit bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor het gebied staan aangegeven in figuur 5.

Door de totale omvang en de in westelijke richting oplopende bouwhoogte vormt de bebouwing een duidelijke afronding van de buitendijkse bebouwingsstructuur en een passend contrast met de open en groene parkzone van het landgoed. Om dit effect te versterken, zonder extreem hoog te bouwen, wordt voorgesteld om het meest westelijk gelegen gebouw "over de dijk" als verbindend element met Slikkerveer te positioneren. Dit vergt zorgvuldig overleg met de beheerder van deze belangrijke primaire waterkering. Samen met de overigens veel kleinschaligere bestaande bebouwing van Slikkerveer-binnendijks ontstaat zo een poortwerking tussen het stedelijk gebied en het naastgelegen groen- en recreatiegebied. Deze bewust gekozen vrij harde overgang kan nog worden versterkt door de aanleg van open water tussen de bebouwing en de weide en het gors. Langs de oever wordt voorzien in enkele (3 tot 5) vrijstaande torentjes, waardoor ook zichtrelaties vanuit het middengebied naar de rivier blijven bestaan.

De positie van de gebouwen is zodanig gekozen dat er vanaf de dijk gezien op meerdere plaatsen ruimtelijke zichtrelaties naar de Nieuwe Maas worden gecreëerd. Daarnaast zijn in het nieuwe woongebied wigvormige (groen)gebieden gesitueerd die in hoofdvorm aansluiten op het wigvormige binnendijkse groengebied. Langs de oever zal een minimaal 20 m brede openbare zone worden gerealiseerd die zowel ruimte voor verblijven als routes biedt.

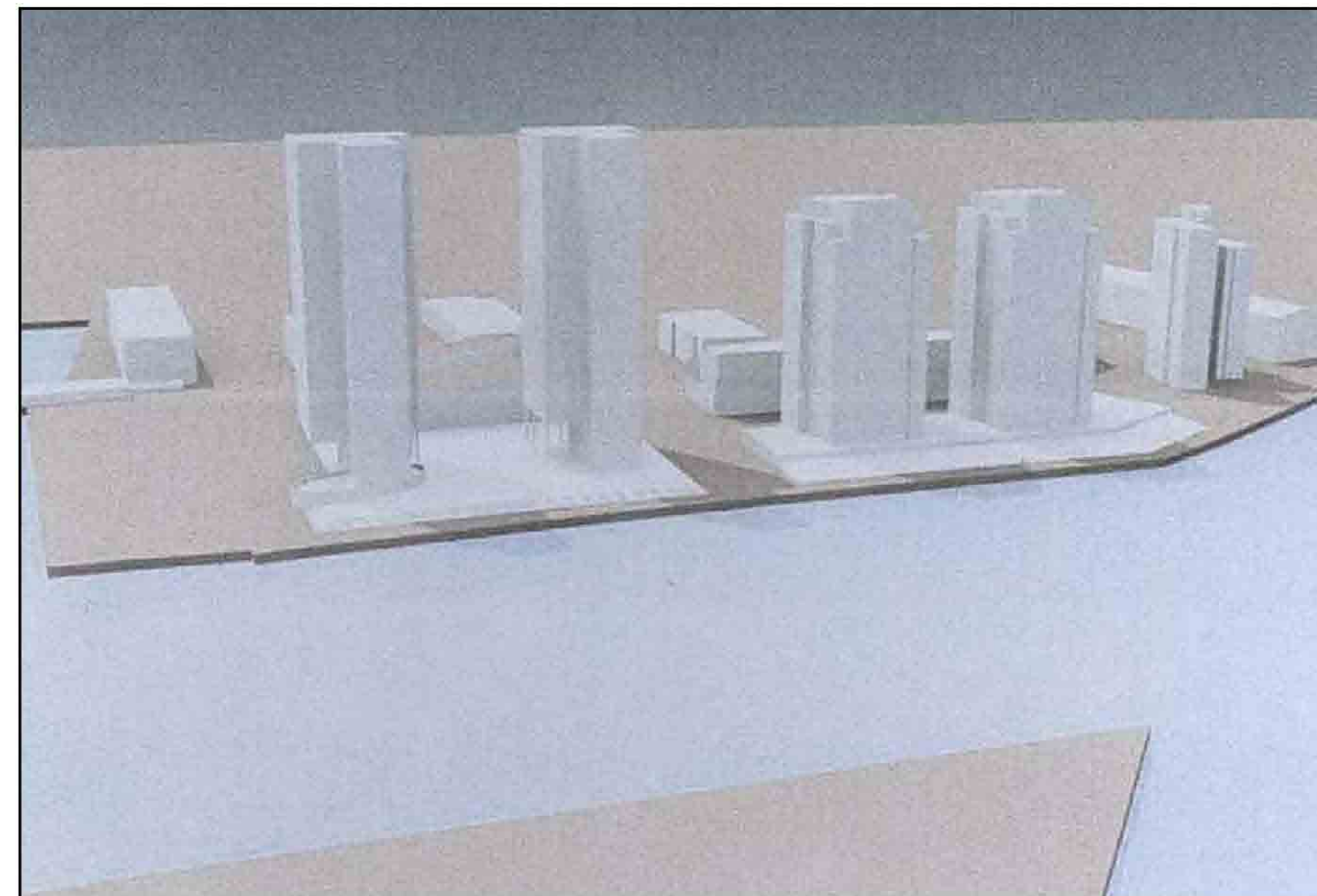
Het plangebied wordt nagenoeg geheel ontwikkeld als woongebied. De locatie biedt, afhankelijk van het voorgestane programma, ruimte aan maximaal 280 woningen.

Twee bedrijvenlocaties langs de Ringdijk

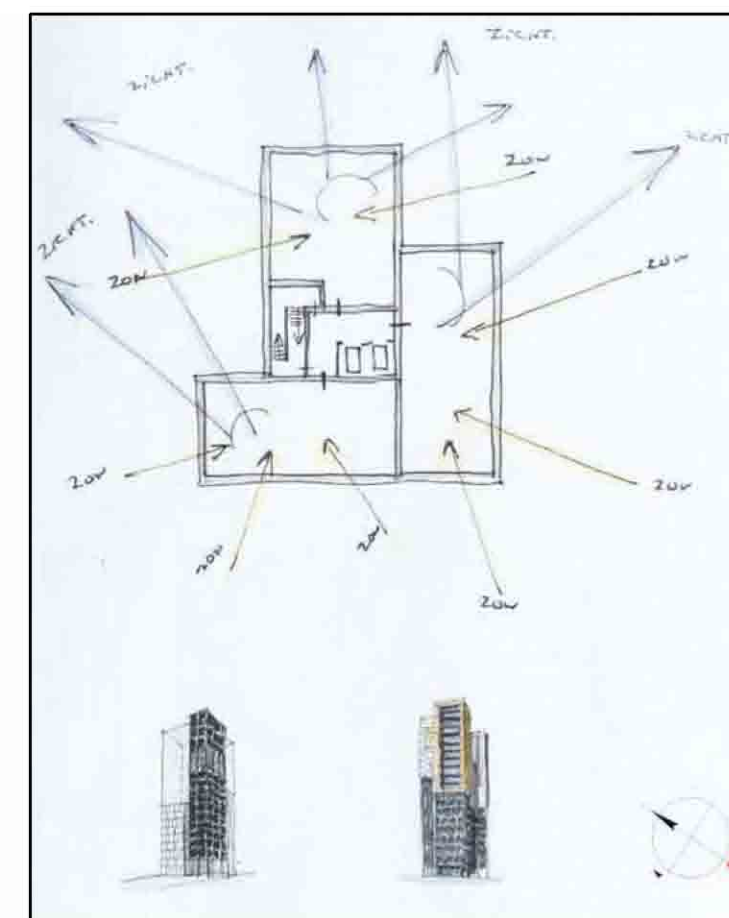
Tussen de woonbebouwing langs de ringdijk liggen nog twee bedrijvenlocaties waar met name opslag plaatsvindt. De milieuhinder van deze locaties is beperkt, door de omvang zijn het echter potentieel wel gebieden waarvan overlast, bijvoorbeeld door transport, kan ontstaan.

Beide locaties hebben potentieel voor een aantrekkelijke invulling met woningen en daarbij passende doorzichten en eventueel doorsteken naar de rivier.

Op verzoek van de eigenaar zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden op het bedrijfsperceel tussen Ringdijk 458 en 462 ook de naastgelegen woonpercelen, die in zijn eigendom zijn, betrokken. Dit resulteert in een wijzigingsgebied dat zich bevindt tussen de nummers 450 en 462 en een totale breedte van 150 m heeft. Dit biedt de mogelijkheid om een afwisselend kleinschalig bebouwingsbeeld te realiseren, waarin de wens van de eigenaar om ook appartementen op te nemen inpasbaar is. Uitgangspunt daarbij is wel dat aan zowel de oost- als westzijde van het perceel in verband met een goede overgang met de belendende bebouwing grondgebonden wordt gebouwd. Ten aanzien van de bebouwing zijn verder de navolgende randvoorwaarden geformuleerd:



figuur 6
Impressie woonlocatie De Schans/de drie rivieren



- alle woongebouwen dienen direct georiënteerd te zijn op de Ringdijk;
- alle woningen hebben voortuinen van minimaal 5 m diep, waarbij een enigszins verspringende rooilijn is toegestaan;
- alle bebouwing, dus ook het appartementengebouw dient maximaal in 2 lagen met (bevoonbare) kap te worden gerealiseerd;
- om aan te sluiten bij de schaal van het bebouwingslint is een maximale breedte van 20 m toegestaan. Als sprake is van een sterke geleiding, bijvoorbeeld door aanzienlijke terugligging van delen van het gebouw dan kan incidenteel een grotere breedte (tot maximaal 25 m) worden toegestaan;
- diversiteit in massa, hoofdvorm en architectuur is noodzakelijk om aan te sluiten bij de omgeving en een projectmatig beeld te voorkomen;
- de goothoogte bedraagt maximaal 7 m, de nokhoogte maximaal 12 m;
- de afstand van de afzonderlijke hoofdgebouwen tot aan hun perceelsgrenzen bedraagt voor grondgebonden woningen minimaal 5 m en voor het appartementengebouw minimaal 10 m;
- parkeren dient zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden, waarbij bij het appartementengebouw een gebouwde (ondergrondse) parkeervoorziening voor bewoners verplicht is.

Uitgaande hiervan is op basis van een globale schets een inschatting gemaakt van een inpasbaar aantal woningen. Bij een gecombineerde ontwikkeling leidt dit tot 5 á 7 grondgebonden woningen (afhankelijk van keuze vrijstaand of tweekappers) en maximaal 6 appartementen in één villa. In geval van uitsluitend grondgebonden woningen is wederom afhankelijk van het type ruimte voor 7 tot 10 woningen.

Op basis hiervan is het maximaal aantal wooneenheden op 13 vastgelegd.

Ter hoogte van Ringdijk 434 is ook ruimte voor 2 vrijstaande villa's. Een bouwhoogte van twee lagen met een kap en een voorname uitstraling zijn hier uitgangspunt. De rooilijn dient aan te sluiten op de naastgelegen bebouwing, waarbij een beperkte terugligging, om een voortuin en wat parkeergelegenheid te kunnen realiseren, gewenst is. De kavels zijn relatief ondiep. Mede daardoor is het goed mogelijk om tussen de twee woningen een paadje te realiseren naar een openbare vissteiger aan de rivier. Op die wijze wordt de rivier ook centraal in het plangebied bereikbaar.

De Schans/de drie rivieren

De locatie ligt aan het Drierivierenknooppunt van de Lek, de Nieuwe Maas en De Noord. Direct ten noorden van de locatie ligt het eiland De Zaag. Er is sprake van een weids uitzicht over het water en op het gevarieerde ruimtegebruik van de oeverzones langs de rivieren. Het oorspronkelijke cultuurlint langs de Ringdijk raakt de locatie aan. De aanleg van het bedrijventerrein Donkersloot heeft, samen met de parallelle wegenstructuur van de dijk, geleid tot de vorming van een ingewikkelde wegenstructuur. De locatie ligt op de overgang van een kleinschalig gedifferentieerd woon- en werkmilieu in het westen naar het meer grootschalige werkgebied van onder meer Holec en Ridderhaven in het zuidoosten.

Op deze locatie heeft ten dele reeds een herontwikkeling plaatsgevonden die heeft geleid tot de bouw van een aantal bedrijfsgebouwen met een goede ruimtelijke uitstraling. Deze bebouwing zal onderdeel uit gaan maken van de nieuwe ontwikkeling en vormt de opmaat voor verdere verbeteringen. Een aantal bestaande bedrijfsgebouwen dient nog een facelift te krijgen.

De transformatie van bedrijfsbebouwing naar woningbouw zal plaatsvinden in een relatief smalle zone tussen de buitendijkse bedrijfsbebouwing aan de Ringdijk en de Schans en de rivier. Dit betekent dat er geen directe relatie zal kunnen worden gelegd tussen de nieuwe woningen en het bestaande binnendijkse woongebied van Slikkerveer. Figuur 6 geeft een overzicht van de stand van zaken van de bouwplanontwikkeling voor het gebied.

De plannen voor het voormalige Digaco-complex aan de westzijde van het gebied voorzien in handhaving van de bestaande monumentale loods, waarbij de woonfunctie wordt gerealiseerd door middel van loft-appartementen. Het betreft 26 woningen met daaronder een inpandige parkeergarage. Verder wordt ter plaatse van de voormalige kraanbaan van het bedrijf een ranke woontoren met twee vrijwel los van elkaar gebouwde woningen per laag gerealiseerd. Deze toren heeft 13 woonlagen met totaal 24 woningen.

Meer oostelijk worden direct langs de rivier nog vier woontorens – twee aan twee – op parkeer-garages voorzien. De westelijke twee torens hebben elk vier woningen per verdieping en de oostelijke torens drie. Op deze wijze ontstaat een, qua situering, omvang en prijsklasse, gevarieerd programma aan gestapelde woningen. Dit leidt tot een gevarieerd beeld van smalle, bredere, sterk gelede en meer afgeronde woontorens.

Door de driedeling (loft en kraanbaantoren, twee centrale torens en de twee meest oostelijk gelegen torens) wordt ingespeeld op het binnendijkse patroon van woonstraten en woonblokken van Slikkerveer. Dit zal leiden tot een telkens verschillende beeldvorming (uitzicht) vanuit de langgerekte straten van Slikkerveer (oost), op de verschillende torens op de oever.

De bouwhoogte van de vijf torens loopt op van 48 m aan de westzijde tot ruim 70 m aan de oostzijde.

Tussen de torens en de bedrijven aan De Schans/Ringdijk wordt voorzien in een langgerekte woongebouw met grondgebonden woningen en appartementen en een carrévormig gebouw met aan één zijde woningbouw en aan de andere zijden bebouwing voor "gemengde doeleinden" zoals commerciële dienstverlening, maatschappelijke functies en lichte vormen van bedrijvigheid.

Ten slotte zal nabij de halte van de waterbus een wachtruimte en een horecagelegenheid (in twee lagen) worden gerealiseerd.

Haaks op de rivier worden robuuste groene lanen gerealiseerd die van de dijk naar de oever voeren. De continuïteit van deze groene assen over het bestaande bedrijventerrein is een aandachtspunt.

Zicht vanaf Kinderdijk

De effecten van de nieuwbouw op het molengebied van Kinderdijk zijn beperkt vanwege de onderlinge afstand, de aanwezigheid van het nabijgelegen bebouwingslint met een hoge bebouwingsdichtheid en de grootschalige werfcomplexen op het bedrijventerrein tussen de locatie en het molengebied. Om dit toe te lichten, is een schematische doorsnede opgesteld en analyse gemaakt die het effect in beeld brengt (zie bijlage 7). Hieruit blijkt dat vanaf delen van de dijk er enig zicht is op de bovenste delen van de torens, die als zodanig de nabijheid van Ridderkerk en de stadsregio zullen benadrukken. Gelet op de afstand en de tussenliggende bebouwing zal ook onder invloed van een veelal heilige horizon het beeld vervagen. Daarbij moet ook worden bedacht dat sprake is van transformatie van grootschalige milieuhinderlijke bedrijvigheid naar een hoogwaardig woonmilieu. Uitgaande daarvan wordt juist gesteld dat een andere, betere context voor de weide omgeving, inclusief het molengebied en de dijkbebouwing ontstaat.

Openbaar gebied

In de diverse plannen ontstaat een aanzienlijke omvang aan openbaar gebied. Met name de oeverzone, die vrijgehouden moet worden in verband met de scheepvaart, biedt uitgelezen mogelijkheden voor de aanleg van aantrekkelijke routes. Daarbij is enerzijds de veiligheid een belangrijk aandachtspunt, maar dient anderzijds telkens gezocht te worden naar een zo direct mogelijke beleving van het water en de getijdenwerking. Ruimte voor speelplaatsen kan ook in deze zone gevonden worden, maar dient juist ook meer beschut en/of centraler in de woongebieden te worden ingepast.

Inspelend op het ruige karakter van de rivier en de voormalige bedrijvigheid wordt veelal gekozen voor een industriële uitstraling van het openbare gebied. Een zorgvuldige inpassing van robuuste groenstructuren, waaronder forse bomen, is daarbij essentieel om een te sterke mate van verstening tussen de vaak gestapelde bebouwing te voorkomen. Door in elk geval het parkeren voor bewoners zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen te laten plaatsvinden, kan de parkeerdruk en de daarmee samenhangende verstening van het openbare gebied worden beperkt.

2.4. Juridische regeling en milieuonderzoek

Een aanzienlijk deel van de vervanging van bedrijfsbebouwing door woningbouw, zoals hiervoor beschreven, is vanwege de milieubeperkingen vooralsnog alleen via een wijzigingsbevoegdheid in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Het betreft de locaties Schiepo en de twee bedrijvenlocaties aan de Ringdijk. Overigens wordt de ontwikkeling van locatie Ringdijk 434 niet beperkt door milieucontouren. Het rechtstreeks be-

stemmen van woningbouw aldaar en het derhalve wegbestemmen van de bedrijfsopslag is echter vooralsnog niet opportuun.

Voor een nadere toelichting op de milieusituatie wordt verwezen naar de desbetreffende paragrafen van hoofdstuk 4.

Voor de locatie De Schans zijn zodanig concrete bouwplannen beschikbaar dat een gedetailleerde bestemmingslegging mogelijk is. Dit is ook noodzakelijk om de afstemming op de naastgelegen bedrijvigheid – in afstand en afspraken – zorgvuldig vast te leggen. Uit de milieuonderzoeken blijkt dat ter plaatse van de woningen op De Schans een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden.

2.5. Verkeersaspecten

Ontsluiting plangebied

Het plangebied wordt ontsloten door de Ringdijk. De maximumsnelheid op de Ringdijk is 50 km/h. Wellicht wordt deze in de toekomst – na herstructurering van aangelegen bedrijvenlocaties – teruggebracht naar 30 km/h. De Ringdijk sluit ten westen van het plangebied aan op de Benedenrijweg en de Randweg. Aan de oostzijde sluit de Ringdijk aan op de Industrieweg. De Benedenrijweg verbindt Ridderkerk met Bolnes en verder richting Rotterdam. De Randweg vormt de verbinding naar onder meer het centrum van Ridderkerk. De Industrieweg verbindt het plangebied via het bedrijventerrein Donkersloot met de Rotterdamseweg en van daaruit met het zuidoostelijke deel van Ridderkerk. De Benedenrijweg, de Randweg en de Industrieweg zijn gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h met daarnaast vrijliggende (tweerichtings)fietspaden.

Ontsluiting ontwikkelingslocaties

De ontsluiting van de ontwikkelingslocaties vindt plaats via de Ringdijk. Op basis van het globaal aantal geprojecteerde woningen is ingeschat wat de verkeersproductie zal zijn en hoe het verkeer zich afwikkelt (zie ook hoofdstuk 4). De belangrijkste ontsluitingsroute voor autoverkeer loopt voor de locatie Schiepo via het westelijke deel van de Ringdijk naar de Randweg. Dit is de kortste route naar de Rotterdamseweg en naar voorzieningen en het centrum van Ridderkerk. Via de Rotterdamseweg wordt de A15 en de A16 bereikt.

Voor de locatie De Schans en het Drierivierenpunt vormt het oostelijk deel van de Ringdijk en de in het verlengde daarvan gelegen Industrieweg de voornaamste ontsluitingsroute naar de Rotterdamseweg. Via de Rotterdamseweg kan in westelijke richting de A38 worden bereikt en in oostelijke richting de A15. Aangenomen mag worden dat het grootste deel van het verkeer zich via deze routes zal afwikkelen. De ontsluiting van de locaties is goed te noemen.

Fietsontsluiting

Per fiets is het plangebied via de Ringdijk ontsloten. De Ringdijk geeft aan de westzijde aansluiting op het enkelzijdig tweerichtingsfietspad langs de zuidzijde van de Benedenrijweg richting Bolnes en op het enkelzijdig tweerichtingsfietspad langs de oostzijde van de Randweg. Voor fietsers richting de overige delen van Ridderkerk is er aan de noordzijde van de Benedenrijweg een verbinding vanaf het punt waar het oostelijke deel van de Ringdijk aansluit op de Benedenrijweg. Vanaf de locatie is de fietsontsluiting naar de overige delen van Ridderkerk en Bolnes goed en levert dit geen problemen op. Ten slotte is er het driehoeksveer naar Kinderdijk en Krimpen – voor voetgangers en fietsers – ter hoogte van het Drierivierenpunt.

OV-ontsluiting

Er bevindt zich geen railstation binnen de gemeente Ridderkerk. De belangrijkste verbindingen van het plangebied naar railstations in de omgeving zijn de busverbindingen naar metrostation en OV-knooppunt Zuidplein, naar treinstation Rotterdam Lombardijen en naar treinstation Dordrecht. Binnen 400 m van de locatie bevindt zich een bushalte met rechtstreekse verbindingen naar deze OV-knooppunten. Daarnaast is een waterbusverbinding naar Rotterdam en Dordrecht aanwezig. De openbaarvervoersaansluiting is hierdoor redelijk te noemen. Er zijn toekomstplannen om de sneltram vanaf Beverwaard door te trekken naar Ridderkerk. Het is echter de vraag of dit voor deze locaties een meerwaarde zal hebben. Dit hangt nauw samen met het nog te bepalen tracé en de ligging van de haltes.

Parkeren

Parkeren kan op de ontwikkelingslocaties op verschillende manieren worden opgelost. Te verwachten zijn (half)verdiepte parkeergarages, parkeren op maaiveld (voornamelijk voor bezoekers) en parkeren op eigen terrein. De gemeente Ridderkerk maakt met de projectontwikkelaars afspraken over de te hanteren parkeernormen op basis van de in Ridderkerk gebruikelijke parkeernormen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de beschikbaarheid van voldoende openbaar parkeren, naast het veelal in afgesloten parkeergarages ondergebrachte bewonersparkeren.

2.6. Conclusie

Door uitgebreide herinrichting van het plangebied kan dit deel van de oever van Ridderkerk niet alleen een aantrekkelijk woongebied worden, maar ook een interessante locatie om (recreatief) te vertoeven. Door verschillen in ruimtelijke invulling kan ruimte gevonden worden voor verschillende woonmilieus van vrijstaande villabebouwing tot stedelijke woontorens in een vrij hoge bebouwingsdichtheid. Voor alle locaties geldt in elk geval de aantrekkelijke aanwezigheid van de rivier. Uit het uitgevoerde milieuonderzoek blijkt dat ter plaatse van de nieuwe woningen ook met de te handhaven bedrijvigheid sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte zet het ruimtelijk beleid voor de lange termijn (tot 2030) uiteen. In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

De Nota Ruimte zet onder meer in op:

- efficiënt en zo mogelijk meervoudig ruimtegebruik, echter geen rode contouren om de kernen;
- herstructurering van verouderde bedrijventerreinen;
- gemeenten moeten de mogelijkheid hebben om de eigen natuurlijke aanwas op te vangen;
- veel sterker sturende rol van water bij de ruimtelijke inrichting.

Met betrekking tot benutting van het bestaande bebouwde gebied wordt aangegeven dat in de laatste jaren voor Nederland als geheel al 30% van de uitbreiding van de woningvoorraad in bestaand stedelijk gebied (zoals dat in 1996 bestond) heeft plaatsgevonden. Een optimale benutting van het bebouwd gebied blijft van groot belang. Zowel hoogbouw als ondergronds bouwen kunnen daarbij een rol spelen. Het is van belang dat ook voor de komende jaren wordt vastgehouden aan de ambitie een flink deel van de productie binnenstedelijk te realiseren.

Het Groene Hart is aangewezen als nationaal landschap. Het Groene Hart bestaat uit drie met elkaar samenhangende delen: het Hollands-Utrechts veenweidegebied, de "waarden" en de plassen, met elk hun eigen kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten van de "waarden" (Alblasserwaard, Krimpenerwaard, Lopikerwaard) zijn het verkavelingspatroon, het groene karakter door beplante dijken en kades en de grote mate van openheid. Binnen nationale landschappen zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ("ja, mits"-regime). Binnen nationale landschappen is ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo nul) en ruimte voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid. Provincies en gemeenten maken afspraken over aard en omvang van locaties. Grootschalige verstedelijking, bedrijventerreinen, glastuinbouwlocaties en infrastructuur zijn in beginsel niet toegestaan.

De Nota Ruimte gaat, meer dan voorheen, uit van het motto "decentraal wat kan, centraal wat moet". Gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

Gelet op het voorgaande passen de ontwikkelingen in het plangebied binnen het beleid van de Nota Ruimte.

Nota Wonen (2000)

In de Nota Wonen is de omslag gemaakt van huisvesten naar wonen; van volkshuisvestingsbeleid naar woonbeleid. Steeds belangrijker wordt de kwaliteit van het wonen, waarbij het niet alleen gaat om de kwaliteit van de woningen, maar ook om die van de woonomgeving. Voor wat betreft de woningdifferentiatie blijkt uit de Nota Wonen dat door de vergrijzing steeds meer behoefte zal ontstaan aan woningen voor senioren, met nadruk op appartementen, zo mogelijk in de nabijheid van (centrum)voorzieningen en met de mogelijkheid van zorgvoorzieningen.

Over het gemeentelijk woonbeleid wordt in de Nota Wonen gesteld dat het integraler moet worden: woonbeleid is meer dan een goed beheer van een betaalbare voorraad. Voor de vitaliteit van steden en dorpen is het van belang dat meer verbindingen worden gelegd met sociaal beleid, milieu- en verkeer- en vervoersbeleid en dat woonbeleid wordt gevoerd voor alle huidige en toekomstige bewoners van de gemeente. Bij het opstellen van het ISV-programma en het opstellen van wijkontwikkelingsplannen is en wordt daar in Ridderkerk uitdrukkelijk aandacht aan besteed. Zo ook in het onderhavige plan.

3.1. Provinciaal beleid

Het provinciaal beleidskader op het gebied van de ruimtelijke ordening was het uit juni 1996 daterende streekplan Rijnmond. Dit beleidskader is voor het plangebied vervangen door het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2020 (zie hierna) dat zowel regionaal als provinciaal beleid bevat.

Nota Regels-voor-Ruimte (2005)

De nota Regels-voor-Ruimte geeft de verschuiving van toelatingsplanologie naar ontwikkelingsplanologie binnen de provincie vorm, waarbij de nadruk komt te liggen op het ontwikkelen van een duurzame omgevingskwaliteit. Daarbij krijgen lokale overheden meer ruimte om lokale belangen op eigen wijze te regelen. In de nota Regels-voor-Ruimte is hiervoor een aantal wijzigingen en vereenvoudigingen doorgevoerd in het planbeoordelingsproces.

3.2. Regionaal beleid

Ruimtelijk Plan Rotterdam 2020

In december 2005 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2020 (RR2020) door Gedeputeerde Staten en het bestuur van de stadsregio Rotterdam vastgesteld. Het nieuwe streekplan RR2020 is een combinatie van een herziening van het streekplan Rijnmond en een regionaal structuurplan voor Rijnmond. Het RR2020 is een integraal plan waarin alle belangrijke thema's en ontwikkelingen in samenhang zijn afgewogen.

De drie hoofddoelstellingen van het RR2020 zijn:

1. verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;
2. versterken en diversifiëren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief;
3. bevorderen van de sociaal-culturele diversiteit, voor zover deze het gevolg is van de individuele keuzes en leefstijlen van de inwoners en niet leidt tot verschijnselen als segregatie en stigmatisering.

Het RR2020 sluit aan bij het motto "decentraal wat kan, centraal wat moet" van de rijksoverheid. De verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkeling blijft in de eerste plaats in handen van de gemeenten.

De opgave voor de regio laat zich samenvatten in 10 punten voor de regio Rotterdam. De kern van de ontwikkelingsopgave is een krachtige ruimtelijk-economische structuurversterking en een belangrijke verbetering van het woon- en leefmilieu. Met betrekking tot het verbeteren van het woon- en leefmilieu is het creëren van een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden de belangrijkste opgave voor de regio Rotterdam. Gesteld wordt dat omvangrijke herstructurerings- en nieuwbouwprojecten sinds de jaren negentig het aanbod van aantrekkelijke woonmilieus weliswaar hebben vergroot, maar nog niet op het gewenste niveau hebben gebracht. Naast een verbetering van het woon- en leefmilieu is ook een uitbreiding van de woningvoorraad noodzakelijk. Als geschikte locaties voor nieuwe woonmilieus worden locaties bij knooppunten, langs de rivieroever, langs de randen van het stedelijk gebied en in delen van het landelijk gebied genoemd. Voor de rivieroever is transformatie van bedrijventerreinen naar gemengd stedelijk gebied voorzien.

De voorziene ontwikkelingen passen uitstekend binnen RR2020.

Woonvisie stadsregio Rotterdam (2003)

In maart 2003 is de regionale woonvisie vastgesteld. Centraal in deze woonvisie staat de wens om een kwaliteitssprong in het wonen te realiseren. Er geldt voor Ridderkerk onder meer dat het wonen sterk verweven is met de ontwikkeling van het water en de haven. Voor Ridderkerk is in de visie opgenomen dat het vizier de komende jaren gericht blijft op stedelijke vernieuwing waarbij een wijkgerichte aanpak centraal staat. Voor het wonen geldt dat het versterken van de relatie met het water een belangrijk aspect is. Het onderhavige plan voorziet daar in.

3.3. Gemeentelijk beleid

Ridderkerk voortvarend, Meerjaren Ontwikkelingsprogramma 2005-2010

In januari 2005 is de nota "Ridderkerk voortvarend", Meerjaren Ontwikkelingsprogramma 2005-2010 verschenen. In de nota wordt teruggekeken naar het eerste meerjaren ontwikkelingspro-

gramma "Sterke wijken, vitale gemeente" dat de planperiode 2000-2005 besloeg. Het tweede meerjaren ontwikkelingsprogramma bouwt hierop voort. Op een paar belangrijke punten zijn er echter ook bakens verzet. Ridderkerk staat voor wat betreft haar toekomstige ontwikkeling op dit moment immers voor een belangrijke keuze. Enerzijds komen in stedenbouwkundig opzicht op niet zo heel lange termijn de grenzen aan de bouwpotentie van Ridderkerk in zicht. Anderzijds vragen de belangrijke trends en ontwikkelingen als regionalisering en de veranderende rol van de gemeentelijke overheid om een positiebepaling. De Nota bevat een visie op het toekomstige Ridderkerk. Voor dit bestemmingsplan zijn vooral de aspecten wonen en kwaliteitsimpuls voor openbare ruimte uit deze visie van belang.

Wonen

De ontwikkeling van de afgelopen jaren, waarbij in Ridderkerk meer woningen zijn gesloopt dan nieuw gebouwd, wordt de komende periode gekeerd. Ridderkerk neemt een flinke taakstelling voor de woningbouw op zich. Deze taakstelling vloeit mede voort uit RR2020. De insteek van de bouwplannen is het streven naar een evenwichtige, gedifferentieerde bevolkingssamenstelling. De doorstroming en daarmee de kansen op de woningmarkt voor mensen met lagere inkomens moet worden vergroot. Ook zullen starters een grotere plek binnen het woningbouwprogramma krijgen. Het woningbouwbeleid wordt afgestemd op die groepen die nu ondervertegenwoordigd zijn in de bevolking, zoals jongeren, gezinnen en hogere inkomens. Ook seniorenwoningen, die de doorstroming op gang moeten brengen, zullen worden gebouwd.

Ridderkerk zal als onderdeel van de regio ook haar steentje bijdragen aan de oplossing van de grootstedelijke problematiek van de stadsregio. Hiervoor zal het percentage sociale woningbouw in het woningbouwprogramma worden bijgesteld. Het tempo van de te slopen woningen wordt op termijn vertraagd, dan wel een deel van de bestaande voorraad duurdere woningen wordt tot onder de huursubsidiiegrens gebracht.

De rivieroeveren moeten bereikbaar worden door bedrijfsterreinen te saneren en wandelpromenades en woningbouw hiervoor terug te brengen.

Gezien het voorgaande passen de ontwikkelingen in het plangebied binnen het woningbouwprogramma.

Kwaliteitsimpuls openbare ruimte

Ridderkerk blijft groen, ondanks de toenemende ruimtelijke claims. Slimme oplossingen en combinaties met andere functies worden gebruikt om het ruimtebeslag terug te brengen. Ook het hoogbouwbeleid sluit hierop aan. De groene kwaliteit wil Ridderkerk meer gaan benutten. De groenzones zullen recreatief aantrekkelijker worden, niet alleen voor de Ridderkerkers zelf, maar ook voor bezoekers van omliggende gemeenten. Zo zullen de recreatieve wandelroutes langs de Nieuwe Maas uitgebreid worden.

De openbare ruimte krijgt weer zijn functie die het behoort te hebben; een plek van iedereen, die gebruikt wordt door iedereen. Op dit moment hebben delen van de openbare ruimte niet de vitaliteit om aan te sluiten bij wensen, behoeften en maatschappelijke ontwikkelingen van deze tijd. Gevolg is dat bepaalde openbare gebieden "lost spaces" vormen oftewel er ongebruikt bij liggen en van niemand meer lijken te zijn, hetgeen weer bijdraagt aan verloedering en gevoelens van onveiligheid. De uitvoeringsplannen gekoppeld aan de wijkontwikkelingsplannen voorzien hierin.

Het nieuwe milieubeleid heft de traditionele tegenstelling tussen milieu enerzijds en economische en ruimtelijke groei anderzijds op. De grootste milieuwinst en het grootste milieurendement is te bereiken als milieu samen optrekt met andere beleidsvelden. Nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen, zoals woningbouw en aanleg en herstructurering van bedrijfsterreinen, bieden kansen om nieuwe milieukwaliteiten in te brengen. Hierbinnen past ook de geplande ontwikkeling op de voormalige bedrijfslocaties waarbij het gebied van voormalige scheepswerven en oevergebonden bedrijvigheid wordt getransformeerd tot woongebieden.

4.1. Inleiding

Onderstaand worden de voor dit bestemmingsplan relevante milieuaspecten beschreven. Dit hoofdstuk bevat de uitkomsten van de technische onderzoeken met conclusies. In elke paragraaf komt achtereenvolgens aan de orde een korte schets van de beoogde ontwikkeling in relatie tot het betreffende milieuaspect, het relevante toetsingskader (de wettelijke normstelling en het beleid), een verantwoording van het uitgevoerde onderzoek met een samenvatting van de onderzoeksconclusies en een conclusie over de aanvaardbaarheid van het plan gelet op de normstelling en het beleid.

Het plan maakt een beperkt aantal woningen mogelijk; er is dan ook geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht.

4.2. Milieuzonering bedrijven

Huidige situatie en beoogde ontwikkeling

Binnen het plangebied is langs de rivieroever van oudsher een groot aantal bedrijven gevestigd geweest. Deze bedrijvigheid is in grote mate afgenomen zowel in het plangebied als in het gehele gebied langs de Nieuwe Maas; in plaats daarvan vindt de laatste jaren ontwikkeling naar wonen aan het water plaats. Zowel het meest oostelijke als het meest westelijke deel van het plangebied maakt momenteel nog onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein IJsselmonde-Noordrand. Het gemeentelijk beleid voor het plangebied is gericht op woningbouw op locaties waar dat mogelijk is, eventueel gecombineerd met bedrijvigheid. Het aspect geluidshinder van de aanwezige bedrijven in de omgeving komt aan de orde in paragraaf 4.3 industriela-waai.

Toetsingskader

Normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de ontwikkeling van gevoelige functies zoals woningen in de buurt van bedrijven:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- de bedrijfsvoering/milieuruimte van de betreffende bedrijven niet wordt ingeperkt als gevolg van de beoogde ontwikkelingen.

Dit dient in het kader van het bestemmingsplan te worden onderzocht.

Beleid

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van een milieuzonering. Uitgaande van de afstand tot de bedrijfspercelen en het gebiedstype van de milieugevoelige functies (zoals woningen) is in de voorschriften bepaald welke bedrijfsactiviteiten zijn toegelaten: er worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in de omgeving van gevoelige functies. Hierbij is gebruikgemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten die tevens onderdeel uitmaakt van de planvoorschriften.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Als belangrijkste bron bij het opstellen van deze Staat is gebruikgemaakt van de lijst van bedrijfstypen uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (VNG 2001). In deze lijst (en ook in de Staat van Bedrijfsactiviteiten) worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen dan een rustige woonwijk worden afgeweken van deze richtafstanden. Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt verwezen naar bijlage 1.

Onderzoek

Milieuzonering in het bestemmingsplan

- Uitgangspunten milieuzonering

Zoals reeds eerder is aangegeven, wordt bij de milieuzonering van het bedrijventerrein rekening gehouden met verschillende (in meer of mindere mate) gevoelige functies in het plangebied en de directe omgeving. Hieronder wordt per functie nader ingegaan op de milieuzonering. Vanwege de nabijheid van (onder andere reeds aanwezige) gevoelige functies, is de toelaatbaarheid van zware bedrijven met name in het westelijk deel van het plangebied beperkt.

- *Rustige woonwijk*: voor de directe omgeving van het plangebied, ten zuiden van de Ringdijk, is op 31 oktober 2006 het bestemmingsplan Slikkerveer binnendijs goedgekeurd. Dit betreft een rustige woonwijk. Ten opzichte van de woningen in deze wijk worden de volledige richtafstanden uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten gehanteerd.
- *Bestaande en nieuwe woningen in het plangebied langs het water*: deze woningen liggen in een gebied langs de rivier dat wordt afgewisseld door woonbebouwing en bedrijvigheid. De woonbebouwing ligt binnen de geluidszone van industrieterrein IJsselmonde-Noordrand en een deel binnen de geluidszone van industrieterrein Kinderdijk. Bovendien vindt over de rivier scheepvaartverkeer plaats. Aan de overzijde van de rivier (oostzijde) ligt industrieterrein Kinderdijk. Er is dan ook geen sprake van een rustige woonwijk. Ten opzichte van deze woningen wordt in enige mate afgeweken van de richtafstanden uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Hierbij wordt niet uitgegaan van één afstandsstap¹⁾ zoals mogelijk op grond van de VNG-publicatie, maar wordt voor bedrijven uit categorie 3.2 en 4.1 een gerichte afstand van circa 75 en 150 m gehanteerd. Dat is minder dan één afstandsstap.

- Uitwerking milieuzonering

Op grond van deze uitgangspunten is de milieuzonering op de plankaart opgenomen. Afhankelijk van de locatie op de bedrijventerreinen zijn bedrijven uit maximaal categorie 2, 3.1 en 3.2 toegestaan. Voor deze bedrijven geldt, afhankelijk van de categorie, een richtafstand van 30 tot 100 m ten opzichte van een rustige woonwijk. Op de bedrijventerreinen zijn, conform het vigerende bestemmingsplan, geen bedrijven toegelaten die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken (zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidshinder). Daar waar in het vigerende bestemmingsplan nog wel een grote lawaaimaker (ten behoeve van scheepsbouw- en scheepsreparatie) was toegestaan, zijn in het nieuwe bestemmingsplan woningen geprojecteerd.

- Aanwezige bedrijven/bedrijfsinventarisatie

De in het plangebied aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie bijlage 2). Enkele bedrijven vallen in een hogere categorie dan algemeen toelaatbaar wordt geacht. Deze bedrijven krijgen een maatbestemming. Hierdoor zijn deze specifieke bedrijfsactiviteiten volgens het bestemmingsplan toegestaan. Gelet op de ligging van deze bedrijven op het bestaande bedrijventerrein en het huidige functioneren van dit bedrijventerrein acht de gemeente het niet wenselijk de betreffende bedrijven weg te bestemmen/te verplaatsen. De geluidshinder van de bedrijven op de nieuwe woningen is aanvaardbaar (verwezen wordt naar paragraaf 4.3).

De overige hinderaspecten (stof, geur en dergelijke) van de bedrijven op de nieuwe woningen zijn door DCMR beoordeeld²⁾. Er is sprake van een algemeen beschermingsniveau door de milieuvoorschriften die voor de bedrijven gelden. Hierdoor is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen gegarandeerd.

1) Dit laatste betekent dat deze afwijking er maximaal als volgt uitziet:

- de richtafstanden die in een rustige woonwijk normaliter gelden voor een bedrijf uit categorie 2 gelden in dit geval voor een bedrijf uit categorie 3.1;
- de richtafstanden die in een rustige woonwijk normaliter gelden voor een bedrijf uit categorie 3.1 gelden in dit geval voor een bedrijf uit categorie 3.2;
- etc.

2) DCMR, advies voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers, d.d. januari 2008.



Figuur 7
50 db(A) contour gezoneerde industrieterreinen



- 50 db(A)-contour industrieterrein IJsselmonde - Noordrand
- 50 db(A)-contour industrieterreinen Dorpsstraat en Middelland
- 50 db(A)-contour industrieterrein IHC Kinderdijk

- Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen gebruikmaken van een vrijstellingsbevoegdheid om bedrijfsactiviteiten toe te staan die genoemd worden in één categorie hoger dan algemeen toelaatbaar is, mits deze bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de bedrijfsactiviteiten genoemd in de lagere algemeen toegelaten milieucategorieën.

Conclusie

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

4.3. Industrielawaai

Beoogde ontwikkeling

Het plangebied maakt gedeeltelijk onderdeel uit van het industrieterrein IJsselmonde-Noordrand. Dit industrieterrein heeft een geluidszone die zich uitstrekt over de omgeving ("buitenzone"). Om in delen van het plangebied woningen mogelijk te maken, wordt de grens van het gezoneerde industrieterrein zelf ("binnenzone") aangepast. Deze nieuwe woningen zijn echter wel binnen de geluidszone ("buitenzone") geprojecteerd. Daarom is de geluidssituatie ten aanzien van Industrielawaai onderzocht.

Tevens ligt een deel van het plangebied binnen de geluidszone van industrieterrein IHC-Kinderdijk en industrieterrein Dorpsstraat en Middelland (zie figuur 7, zones industrieterreinen).

Toetsingskader

Normstelling

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt een geluidszone vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken". Buiten een geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Binnen de zone zijn woonbestemmingen en andere geluidsgevoelige bestemmingen slechts aanvaardbaar indien de geluidsbelasting aan de gevel aan de wettelijke grenswaarden voldoet. Voor nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen, geldt een wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde tot 55 dB(A) mogelijk. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag voor het vaststellen van hogere grenswaarden.

Hogere grenswaarden kunnen volgens de Wgh alleen verleend worden nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Beleid

In principe zijn nieuwe woningen op het gezoneerde industrieterrein zelf (de zogenoemde binnenzone) niet gewenst. De gemeente wil graag zorgvuldig met de vaststelling van hogere grenswaarden, zoals opgenomen in de Wgh, omgaan. Hogere grenswaardenbesluiten zullen voor vaststelling van het bestemmingsplan worden genomen.

Onderzoek

Industrieterrein IJsselmonde-Noordrand

- Bestaande situatie

In het plangebied, zowel in de oostelijke als in de westelijke hoek, ligt het gezoneerde industrieterrein IJsselmonde-Noordrand, waar verschillende bedrijven zijn gevestigd die geluidshinder veroorzaken. Voor dit terrein is op 15 juni 1993 bij Koninklijk Besluit (no. 93004824) een geluidszone Industrielawaai vastgesteld. Voor het onderzoek is rekening gehouden met het gehele gezoneerde industrieterrein.

In de jaren negentig heeft er een saneringsslag plaatsgevonden, die heeft geresulteerd in een besluit van de minister over Maximaal Toelaatbare Gevelbelasting (MTG) ter plaatse van woningen in de omgeving van het industrieterrein. De milieuvergunningen zijn op basis van het betreffende besluit aangepast.

- Woningbouwontwikkeling De Schans/Drierivierenpunt en het geluidsbeheersplan

De gemeente streeft reeds jaren naar herontwikkeling van (delen van de) rivierzone naar woningbouw. De gemeente wil hierbij echter niet de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven uit het oog verliezen. Eén van de beoogde ontwikkelingslocaties betreft het Drierivierenpunt achter De Schans. Op deze locatie, die nu nog formeel tot het gezoneerde industrieterrein behoort, wordt woningbouw mogelijk gemaakt. In dit bestemmingsplan wordt de grens van het gezoneerde bedrijventerrein (de zogenoemde binnenzone) op een dusdanige manier gewijzigd dat de betreffende woningbouwlocatie niet meer tot het gezoneerde industrieterrein behoort. Vanuit de Wgh mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein bij deze nieuwe woningen niet meer dan 55 dB(A) bedragen.

Ten behoeve van een goede belangenafweging tussen bestaande bedrijvigheid en nieuwe woningen heeft de gemeente onderzoek uitgevoerd en is een geluidsbeheersplan opgesteld met bijbehorend akoestisch inrichtingsplan¹⁾. Het betreft een separate gemeentelijke beleidsnota industrielawaai specifiek voor het oostelijk deel van het plangebied (beleidsregel, verwezen wordt naar het geluidsbeheersplan). Tevens is een akoestisch inrichtingsplan opgesteld en vastgesteld, waarin de totaal beschikbare geluidsruimte op het industrieterrein verdeeld is (immissie-eisen per kavel). Hierbij is rekening gehouden met de reeds aanwezige bedrijven en de nieuw geplande bedrijvigheid.

Voor delen van het industrieterrein is het niet toegestaan om het buitenterrein te gebruiken voor opslag van goederen. Tevens wordt het terrein van Roos Bouw en Vastgoed aan de noordoostzijde volledig afgesloten door een dichte gevel. Met Roos Bouw en Vastgoed zijn hierover reeds afspraken gemaakt.

Uit dit geluidsbeheersplan en de daarbij behorende onderzoeken blijkt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen niet meer zal bedragen dan maximaal 54 en 55 dB(A) (verwezen wordt naar het advies bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers, DCMR, januari 2008). Voor de woningen waar de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A) als voorkeursgrenswaarde zal bedragen, zullen door het college van burgemeester en wethouders hogere waarden worden vastgesteld. Maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen zijn namelijk onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard. Verwezen wordt naar het besluit hogere waarden en bijbehorend rapport van DCMR (Industrielawaai en wegverkeerslawaaai op woningbouwlocaties Slikkerveer-Rivieroevers Ridderkerk, januari 2008).

- Wijzigingsbevoegdheid II

Van de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel tussen Ringdijk 458 en 462 kan alleen gebruik worden gemaakt indien de Schiepolocatie is herontwikkeld ten behoeve van woningbouw en er ter plaatse geen relevante geluidsbronnen meer aanwezig zijn. De geluidsbelasting ter plaatse zal als gevolg van het industrieterrein IJsselmonde-Noordrand dan minder dan 50 dB(A) bedragen.

Industrieterrein IHC-Kinderdijk

Ten oosten van het plangebied, in de gemeente Nieuw-Lekkerland ligt het gezoneerde industrieterrein IHC-Kinderdijk. De zonegrens van dit industrieterrein loopt gedeeltelijk over het plangebied en is derhalve op de bestemmingsplankaart opgenomen. Een klein deel van de oostelijke ontwikkelingslocatie (Drierivierenpunt/De Schans) ligt binnen de geluidszone van industrieterrein IHC-Kinderdijk.

In het verleden zijn voor IHC-Kinderdijk, dat als enige industriële vestiging op het gelijknamige industrieterrein ligt, in een saneringsonderzoek (uit 1994) akoestische maatregelen vastgesteld. Deze maatregelen zijn ook getroffen. Voor IHC is in dit kader een revisievergunning verleend. Tevens zijn controlegeluidsmetingen uitgevoerd. Ter hoogte van een deel van de ontwikkelingslocatie bedraagt de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A), namelijk 54 tot 55 dB(A) (verwezen wordt naar het advies van DCMR, januari 2008). Hiervoor zullen hogere grenswaarden worden vastgesteld.

Maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen zijn namelijk onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten overwegende

1) Ridderkerk, Beleidsregel geluidsbeheersplan De 3 Rivieren d.d. 17 juli 2007.

bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard. Verwezen wordt naar het besluit hogere waarden en bijbehorend rapport van DCMR.

De ontwikkelingslocaties I, II en III liggen buiten de geluidszone van industrieterrein IHC Kinderdijk. Uit het advies van DCMR blijkt dan ook dat de geluidsbelasting ter plaatse als gevolg van dit industrieterrein ruim lager dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) bedraagt (namelijk 33 tot 35 dB(A)).

Industrieterrein Dorpsstraat en Middelland

Aan de overzijde van de Nieuwe Maas ligt in de gemeente Nederlek het industrieterrein Dorpsstraat en Middelland. De zonegrens loopt voor een zeer klein deel over het plangebied (bestemming: water) en wordt derhalve op de plankaart opgenomen. Gelet op de ligging van deze geluidszone worden (logischerwijs) geen nieuwe geluidsgevoelige functies binnen deze geluidszone mogelijk gemaakt.

Conclusie

Er wordt voor het aspect industrielawaai voldaan aan de Wgh.

4.4. Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Beleid en normstelling

Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Binnen en rond het plangebied is een 30 km/h-weg aanwezig, die op basis van het snelheidsregime gedezoneerd is.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk). Op basis hiervan bedraagt de geluidszone van de Benedenrijweg, de Randweg en Ringdijk (tussen De Schans en Industrieweg) 200 m aan weerszijden en aan het uiteinde van de wegen. Voor de Randweg is bij de geluidsberekeningen een zichthoekreductie toegepast in verband met de kopse zijde van de weg.

De Ringdijk wordt in de toekomst mogelijk ingericht als een 30 km/h-weg en is dan gedezoneerd. In dat geval zou toetsing aan de Wgh achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening altijd aannemelijk te worden gemaakt dat er sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Verder ligt binnen het plangebied de locatie De Schans. Deze weg kent ook een 30 km/h-regime. Toetsing aan de Wgh zou achterwege kunnen blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting ten gevolge van De Schans inzichtelijk gemaakt.

De geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien de geluidsbelasting aan de gevel hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde, kan onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld.

Hierbij mag de geluidsbelasting aan de gevel de uiterste grenswaarde niet overschrijden. De uiterste grenswaarde in deze situatie (nieuwe, binnenstedelijk gelegen woningen, bestaande weg) bedraagt 63 dB.

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een lagere snelheid dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. In onderhavig onderzoek is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

Onderzoek

Intensiteiten

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek zijn intensiteitgegevens noodzakelijk. De gemeente Ridderkerk beschikt over een Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK) aan de hand waarvan de intensiteiten kunnen worden afgelezen. Voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van het RVMK

2004 en de zogenaamde Raad van State-variant van het RVMK 2015 (versie 1.1). In deze variant zijn alleen de zekere autonome ontwikkelingen opgenomen. Dat wil zeggen de ontwikkeling waarover op enige wijze besluitvorming heeft plaatsgevonden. De RVMK houdt alleen rekening met woningbouw (180 woningen) op het Drierivierenpunt. Voor de locatie Schiepo (wijzigingsbevoegdheid I) en de wijzigingsbevoegdheden II en III is geen woningbouw opgenomen in het RVMK. De verkeersintensiteiten voor 2018 zijn berekend op basis van een autonome groei van 1,5% en de RVMK 2015. Op basis van een inschatting is aan de hand van de aanwezige functies en de verdeling van het verkeer de intensiteit berekend. Hierbij is uitgegaan van de volgende gegevens:

- de locatie Schiepo heeft een wijzigingsbevoegdheid (I) voor 280 woningen, die uitgaande van gemiddeld zes voertuigbewegingen per woning¹⁾ 1.680 mvt/etmaal produceren. Verder is een wijzigingsbevoegdheid (II) opgenomen voor maximaal dertien woningen. Met wijzigingsbevoegdheid III kunnen nog twee villa's worden gerealiseerd. De verkeersproductie van deze twee locaties samen zal naar verwachting circa 100 mvt/etmaal bedragen;
- in de huidige situatie hebben de locatie Schiepo en de twee andere wijzigingslocaties (samen circa 4 ha bruto bedrijventerrein) een verkeersproductie van circa 700 mvt/etmaal²⁾. De verkeersproductie van de locaties samen zal daardoor, in vergelijking met de huidige situatie, met circa 1.100 mvt/etmaal toenemen. Hiervan wikkelt 90% zich af over het westelijke deel van de Ringdijk en de Randweg en 10% over het oostelijke deel van de Ringdijk en de Industrieweg;
- voor het Drierivierenpunt en De Schans geldt dat zowel woningbouw als bedrijven mogelijk zijn. De locatie zal bij volledige inrichting met woningen (circa 365 woningen) ongeveer 2.200 mvt/etmaal produceren. Het verkeer afkomstig van het Drierivierenpunt zal zich voor 80% via het oostelijke deel van de Ringdijk en de Industrieweg oriënteren en voor 20% via de Ringdijk in westelijke richting. Voor deze locatie is geen aftrek voor de reeds gesloopte bedrijven toegepast.

Aangenomen is dat al het verkeer richting het westen via de Randweg afwikkelt. Derhalve is er geen toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling op de Benedenrijweg geprognosticeerd.

Op basis van de beschikbare informatie leidt dit tot de verkeersintensiteiten als weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal), afgerond op 50-tallen

wegvak	2007 (RVMK 2004) ¹⁾	2015 (RVMK 2015) ²⁾	2018 (excl. ontwikkelin- gen) ¹⁾ ³⁾	productie ten gevolge van ontwikkelin- gen	2018 (incl. ontwikke- lingen)
Benedenrijweg					
- ten westen van de Randweg	6.100	7.450	7.800	-	7.800
Ringdijk					
- tussen Randweg en Ring- dijk parallelweg	3.050	4.400	4.400	+ 1.450	5.850
Ringdijk					
- tussen Ringdijk parallelweg en De Schans	2.150	2.850	2.750	+ 550	3.300
Ringdijk					
- tussen De Schans en In- dustrieweg	5.400	6.100	5.500	+ 1.850	7.350
Randweg					
- tussen J.S. Bachstraat en Ringdijk	4.200	4.350	4.350	+ 1.450	5.800
De Schans	600	1.250	200	+ 2.200	2.400

1) Autonome groei = 1,5% per jaar.

2) Inclusief locatie "De Drie Rivieren", zoals verdisconteerd in het RVMK.

3) Exclusief locatie "De Drie Rivieren", zoals verdisconteerd in het RVMK, waar 180 woningen opgenomen zijn (1.080 mvt/etmaal). Er is van uitgegaan dat deze verkeersgeneratie voor 80% (864 mvt) georiënteerd is op het oostelijk deel van de Ringdijk richting de Industrieweg en voor 20% (216 mvt) georiënteerd is op het westelijk deel van de Ringdijk.

1) CROW publicatie 256, 2007 (woonmilieu: groen-stedelijk).

2) CROW publicatie 256, 2007 (gemengd bedrijventerrein 4 ha bruto * 0,77 = 3,08 ha * 214 = 660 (700) mvt/etmaal).

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek is verricht volgens Standaard Rekenmethode I (SRM I) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De berekenende contouren van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) zijn weergegeven in tabel 4.2. Bij deze berekeningen is voor alle wegen uitgegaan van fijn asfalt, met uitzondering van De Schans. Voor die weg is gerekend met klin-kerverharding. De voertuigverdeling is gebaseerd op de Benedenrijweg in de rapportage luchtkwaliteit 2010 van de gemeente Ridderkerk: 96,2% lichte, 1,9% middelzware en 1,9% zware motorvoertuigen. Voor de overige wegen is bij deze voertuigverdeling aangesloten en voor De Schans is gerekend met een gebruikelijke voertuigverdeling voor wijkverzamelwegen. In bijlage 4 zijn de uitkomsten van de SRM I-berekeningen weergegeven alsmede de invoergegevens. De berekening is gebaseerd op 2018, omdat het voor geluidsonderzoek noodzakelijk is dat de situatie met een tijdshorizon van 10 jaar in beeld wordt gebracht.

Van belang is dat met het verdwijnen van de bedrijven op de ontwikkelingslocaties het aandeel vrachtverkeer in de verkeerssamenstelling minder zal worden. Dit zal in vergelijking met de huidige situatie een positief effect hebben op de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. In de berekeningen is reeds uitgegaan van dit lagere aandeel vrachtverkeer ten opzichte van de huidige situatie.

In tabel 4.2 is een overzicht gegeven van de resultaten van het akoestisch onderzoek op de onderzochte wegvakken. Voor de Ringdijk tussen de Randweg en De Schans is zowel met een maximumsnelheid van 30 km/h als met 50 km/h gerekend. Reden hiervoor is dat het nog niet duidelijk is of de Ringdijk in de toekomst als 30 km/h-gebied wordt ingericht. Verder is voor het deel van de Ringdijk tussen de Ringdijk parallelweg en De Schans gerekend met verschillende waarnemhoogten, omdat het mogelijk is dat langs dit wegvak appartementen van maximaal drie bouwlagen worden gerealiseerd.

Tabel 4.2 Geluidsbelastingen

wegvak	maxi-mum-snelheid (km/h)	verkeersintensiteit 2018 incl. ontwikkeling	waar-neem-hoogte (m)	geluids-belasting in dB op 10 m	48 dB-contour in meters	63 dB-contour in meters	object-fractie
Benedenrijweg - ten westen van de Randweg	50	7.800	4,5	60	61	5	0,5
Ringdijk - tussen Randweg en Ringdijk parallelweg	30	5.850	4,5	54	28	—*	0,2
Ringdijk - tussen Ringdijk parallelweg en De Schans	30	3.300	1,5	52	18	—*	0,6
			4,5	53	21	—*	
			7,5	52	22	—*	
Ringdijk - tussen Randweg en Ringdijk parallelweg	50	5.800	4,5	58	47	—*	0,2
Ringdijk - tussen Ringdijk parallelweg en De Schans	50	3.300	1,5	56	29	—*	0,6
			4,5	56	36	—*	
			7,5	55	38	—*	
Ringdijk - tussen De Schans en Industrieweg	50	7.350	4,5	59	60	5	0,6
Randweg - tussen J.S. Bachstraat en Ringdijk	50	5.800	4,5	47	9	—*	0,0
De Schans	30	2.400	4,5	54	27	—*	0,5

* Contour valt binnen verhardingsbreedte van de rijbaan.

Gezoneerde wegen (50 km/h)

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op 10 m uit de wegas ten gevolge van het verkeer op de Randweg maximaal 47 dB bedraagt. De contour van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) bevindt zich op 9 m uit de wegas. Hierbij is uitgegaan van een zichhoekreductie van 115 graden voor de kopse zijde van de Randweg. De 48 dB-contour ten gevolge van de Benedenrijweg ligt op 61 m uit de as van de Benedenrijweg. Omdat de locatie 62 m uit de as van de weg gelegen is, is er geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting op 10 m uit de as van de Ringdijk bedraagt tussen de Randweg en de Ringdijk parallelweg 58 dB. De 48 dB-contour ten gevolge van het verkeer op dit deel van de Ringdijk bevindt zich op 47 m uit de as van de Ringdijk. De geluidsbelasting ten gevolge van het deel van de Ringdijk tussen de parallelweg en De Schans bedraagt op 10 m uit de wegas 56 dB op een waarneemhoogte van 4,5 m. De 48 dB-contour ligt op 36 m. Ten oosten van De Schans ligt de 48 dB-contour op 60 m. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. In de wijzigingsbevoegdheid wordt woningbouw mogelijk gemaakt binnen de contour van de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde wordt derhalve overschreden. Hierdoor zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger.

Zijn deze maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ridderkerk hogere waarden vaststellen. Deze hogere waarde mag de uiterste grenswaarde van 63 dB niet te boven gaan.

Gedezoneerde wegen (30 km/h)

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van De Schans op 10 m uit de as van de weg 54 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde, zoals die zou gelden voor gezoneerde wegen, ligt op 27 m uit de wegas. In het gedezoneerde gebied is sprake van een aanvaardbaar geluidsniveau vanwege het wegverkeerslawaaï, de voorkeursgrenswaarde wordt weliswaar niet gehaald maar de uiterste grenswaarde (63 dB) wordt niet benaderd.

Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren en besluit hogere waarden

De geluidsbelasting aan de gevel van de ontwikkelingen kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Deze maatregelen zijn alleen mogelijk als de functie van de weg wordt gewijzigd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Ringdijk behoort tot de hoofdverkeerstructuur van Ridderkerk en heeft een belangrijke ontsluitende functie voor het gebied. Wel is er sprake van dat de Ringdijk in de toekomst mogelijk een snelheidsregime van 30 km/h krijgt.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding bijvoorbeeld het asfalteren van de Ringdijk met ZSA-SD of een vergelijkbaar geluidsreducerend wegdektype. Het herasfalteren van de Ringdijk met een dergelijk wegdektype levert een geluidsreductie van circa 4 dB. Gezien de ligging van de geluidsgevoelige bestemming(en) zal de geluidsreducerende wegdekverharding over een lengte van circa 1.000 m moeten worden uitgevoerd. Toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding stuit vanwege de kosten ad circa € 300.000,- op overwegende bezwaren van financiële aard.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermende voorzieningen (scherm of wal) stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke geluidsafschermende voorzieningen zijn in binnenstedelijk gebied vrijwel niet stedenbouwkundig inpasbaar. Bovendien zijn de geluidsafschermende voorzieningen onvoldoende doeltreffend. Doordat de geluidsafschermende voorziening dient te worden onderbroken ter plaatse van De Schans en de parallelweg en de perceelaansluitingen, wordt het effect van de afscherming voor een belangrijk deel teniet gedaan. Ook stuit een geluidsafschermende voorziening op overwegende bezwaren van financiële aard vanwege de kosten ad € 750.000,- indien wordt uit-

gegaan van een hoogte van ten minste 2 m. Een andere maatregel zoals het vergroten van de afstand tussen wegas en de bebouwing is niet mogelijk. Het bouwplan is dan niet meer inpasbaar.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevel van de ontwikkelingen ten gevolge van de Ringdijk te reduceren. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting de uiterste grenswaarde niet. Maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied zijn niet mogelijk of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ridderkerk zal dan ook hogere waarden vaststellen voor de ontwikkelinglocaties (wijzigingsbevoegdheid I, II en III). Zij acht het akoestisch klimaat ten gevolge van wegverkeerslawaai aanvaardbaar. In de wijzigingsregels is vastgelegd dat vastgestelde hogere waarden bij het wijzigingsplan in acht genomen moeten worden.

Conclusie

Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat het akoestisch klimaat vanwege wegverkeerslawaai aanvaardbaar is.

4.5. Scheepvaartlawaai

Toetsingskader en onderzoek

Het plangebied grenst direct aan de Nieuwe Maas en De Noord waar sprake is van beroeps- en recreatievaart. Waterwegen worden in de wetgeving niet als een geluidsbron aangemerkt. Daarnaast is er geen algemeen aanvaarde methode om het scheepvaartlawaai te berekenen. Bepalend voor het geluidsniveau is het aantal passages van binnenvaartschepen. Peutz heeft in 2003/2004 langs de zuidoever van de Nieuwe Maas ter hoogte van Ridderkerk-Slikkerveer achtergrondgeluidsmetingen verricht. Hieruit is gebleken dat een equivalent geluidsniveau van 51, 54 en 50 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode heerst ten gevolge van het totaal aan verkeersgeluid en scheepvaartgeluid.

Conclusie

Het aspect scheepvaartlawaai is voor het plan aanvaardbaar.

4.6. Cumulatie geluid

Toetsingskader

Normstelling

Conform de bepalingen van de Wgh is de geluidsbelasting in het plangebied in de voorgaande paragrafen per soort geluid afzonderlijk onderzocht en getoetst aan relevante (grens)waarden. Indien woningen in meerdere geluidszones liggen moet het onderzoek ook de effecten van de cumulatie van geluidsbronnen inzichtelijk maken (artikel 110f Wgh). Ingeval van cumulatie worden hogere waarden alleen vastgesteld indien de gecumuleerde geluidsbelasting aanvaardbaar is. Dit vloeit ook voort uit jurisprudentie.

Onderzoek

De Wgh bevat een toetsingsmethodiek voor de beoordeling van geluidsniveaus van verschillende geluidsbronnen. In Nederland wordt voor dit doel breed gebruikgemaakt van de zogenaamde MilieuKwaliteitsMaat (MKM). Met dit instrument kunnen de verschillende soorten geluid worden omgerekend naar een MKM-waarde en gewogen bij elkaar worden opgeteld. Op deze wijze kan een prognose worden gegeven van de cumulatie van geluid. De MKM is tevens opgenomen in het Reken- en Meetvoorschrift 2006 behorende bij de Wgh.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn hogere waarden nodig vanwege wegverkeerslawaai en vanwege industriellawaai. Het ontwerpbesluit hogere waarden voor wegverkeerslawaai en voor industriellawaai wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Uit het ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaai (RBOI, d.d. 28 januari 2008) blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de geluidszones van de Ringdijk en de Rand-

weg op de woningen aanvaardbaar is. Geconcludeerd is dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevel van de ontwikkelingen te reduceren. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting de uiterste grenswaarde niet. Maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied zijn niet mogelijk of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (zie ook paragraaf 4.4 wegverkeerslawaaï).

In het ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai (DCMR, januari 2008) is onderbouwd dat ook de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de diverse industrieterreinen aanvaardbaar is. Ook hier is sprake van waarden die onder de uiterste grenswaarde liggen en zijn maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied niet mogelijk of stuiten op overwegende bezwaren.

Daarnaast is ter onderbouwing van beide besluiten hogere waarden door DCMR het onderzoek Industrielawaai en wegverkeerslawaaï op woningbouwlocaties Slikkerveer Rivieroevers Ridderkerk (januari 2008) opgesteld. In dit onderzoek is de gecumuleerde geluidsbelasting van wegverkeerslawaaï en industrielawaai op de locatie Drie Rivieren/De Schans uitgerekend en beoordeeld. Hierbij is ervan uitgegaan dat de Schiepolocatie nog niet is herontwikkeld. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 58 dB. Op de wijzigingslocaties is de geluidsbelasting vanwege industrielawaai van geen betekenis aangezien de belangrijkste geluidsbron (Schiepo) weg zal zijn als deze locaties ontwikkeld worden. Uit het rapport blijkt dan ook dat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï en industrielawaai aanvaardbaar is.

Voor scheepvaartlawaaï geldt dat het equivalent geluidsniveau zo laag ligt dat er geen sprake is van een relevante bijdrage aan de gecumuleerde geluidsbelasting. MKM voorziet bovendien niet in een wijze om scheepvaartlawaaï mee te nemen in de berekening van cumulatie.

Conclusie

Uit het onderzoek naar de gecumuleerde geluidsbelasting blijkt dat ter plaatse van de woningen op De Schans/Drie Rivieren en ter plaatse van de drie wijzigingsbevoegdheden sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied zijn niet mogelijk of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

4.7. Luchtkwaliteit

Beoogde ontwikkeling

De nieuwe woningen die in het plangebied mogelijk worden gemaakt hebben een verkeersaan-trekkende werking. De beoogde ontwikkeling kan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit binnen het plangebied en in de omgeving. De bestaande luchtkwaliteit en het effect van de nieuwe ontwikkeling worden daarop onderzocht.

Toetsingskader

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteits-eisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang (zie bijlage 5). De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Onderzoek, resultaten en conclusie

Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek (verwezen wordt naar bijlage 5) blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate leidt tot een toename van de concentratie luchtverontreinigende stoffen. Ook ter plaatse van het plangebied en de beoogde ontwikkelingen wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wlk. Er wordt derhalve voldaan aan de Wlk. De Wlk staat de uitvoering van dit project niet in de weg.

4.8. Externe Veiligheid

4.8.1. Externe veiligheid Inrichtingen

Toetsingskader

Normstelling

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Voor het plaatsgebonden risico (PR) geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar¹⁾.

Binnen de 10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} -contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico (GR) rondom deze inrichtingen.

Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen. Voor nieuwe situaties geldt voor het PR, op basis van de nota Omgaan met risico's²⁾, in principe een norm van 10^{-6} per jaar en voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar. Voor het GR noemt deze nota als norm:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

1) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object). Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

2) Kamerstukken II 1988/89, 21 137, nr. 5). Overigens wordt in deze nota over individueel in plaats van plaatsgebonden risico gesproken.

Onderzoek

In het plangebied en zijn omgeving liggen verschillende bedrijven die relevant zijn in het kader van externe veiligheid (zie tevens advies DCMR voorontwerpbestemmingsplan slikkerveer rivieroever januari 2008), te weten:

- Pakor BV (opslag gevaarlijke stoffen in opslagvoorzieningen met een capaciteit van meer dan 10.000 kg): het invloedsgebied voor het GR bedraagt 520 m, de beoogde woningbouwontwikkelingen liggen ruim buiten dit invloedsgebied, waardoor dit bedrijf geen invloed heeft op de situatie met betrekking tot externe veiligheid bij deze ontwikkelingen (geen toename GR). Een deel van het plangebied waar geen ontwikkelingen plaatsvinden, ligt wel binnen het invloedsgebied van Pakor. De oriënterende waarde wordt niet overschreden;
- Halverton BV (opslag gevaarlijke stoffen in opslagvoorzieningen met een capaciteit van meer dan 10.000 kg): het invloedsgebied van Halverton reikt tot aan het bedrijfsterrein Brush HMA BV. De beoogde ontwikkelingen liggen buiten dit invloedsgebied, waardoor het GR niet toeneemt; de oriënterende waarde wordt niet overschreden;
- Schiepo BV (aanwezigheid propaantank): het invloedsgebied voor het GR ligt niet buiten de inrichtingsgrenzen. Het aspect externe veiligheid als gevolg van Schiepo is derhalve niet relevant voor dit bestemmingsplan.

Conclusie

Er wordt voldaan aan het Bevi en het beleid omtrent externe veiligheid van andere risicovolle bedrijven.

4.8.2. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

Rijksbeleid

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en wegen opgenomen.

Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht¹⁾. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het GR nog buiten deze 200 m strekken.

Vanuit Rijkswaterstaat wordt het beleid gevoerd dat langs de Nieuwe Maas een vrijwaringszone van 20 m moet worden aangehouden in verband met het aspect externe veiligheid.

Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland heeft beleid opgesteld in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het gebied van de monding van de Nieuwe Waterweg tot aan de splitsing Nieuwe Maas en Hollandse IJssel. Het beleid uit deze notitie Gedifferentieerde veiligheidszonering oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas (provincie Zuid-Holland, 2003) is derhalve niet van toepassing op de Nieuwe Maas ter hoogte van het plangebied. Bij de planvorming is echter wel rekening gehouden met dit beleid.

Onderzoek

Nieuwe Maas

Over de Nieuwe Maas vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (locatie Nieuwe Maas_1). De PR 10^{-6} -contour ligt niet over het plangebied. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied voor het GR. Uit advies van DCMR (januari 2008) blijkt dat het GR in de huidige situatie een

1) De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-5} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

fractie van de oriënterende waarde bedraagt. De toename van het aantal personen als gevolg van de ontwikkeling zal uiteraard resulteren in een toename van het GR, maar met alle zekerheid kan worden gesteld dat de oriënterende waarde voor het GR hierdoor zeker niet zal worden overschreden.

Voor woningbouwlocaties langs de Nieuwe Maas geldt dat een vrijwaringzone van 20 m in acht moet worden genomen. Voor de bouw van de loftappartementen, waarvoor reeds een planologische procedure is doorlopen, is met Rijkswaterstaat overleg gevoerd over deze vrijwaringszone, omdat de afstand tussen de woningen (bestaande monumentale loods) en de hoogwaterlijn 15 m bedraagt. Bij brief van 13 mei 2004 heeft Rijkswaterstaat aangegeven in dit specifieke geval ontheffing te verlenen van deze norm. Voor de overige ontwikkelingen langs de Nieuwe Maas die rechtstreeks mogelijk worden gemaakt is een afstand van 20 m aangehouden.

De Noord

Over de rivier De Noord vindt ook vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Uit advies van de DCMR (januari 2008) blijkt dat de PR 10^{-6} op het water zelf ligt. Voor de ontwikkelingen langs De Noord, die in dit bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk worden gemaakt, kan worden vermeld dat het GR op dit moment zeer klein is (een fractie van de oriënterende waarde). Het GR zal derhalve na realisatie van de beoogde ontwikkeling wel in enige mate toenemen, maar zeker niet worden overschreden.

Verantwoording GR

Ook na realisatie van de beoogde ontwikkelingen zal ruimschoots voldaan worden aan de oriënterende waarde voor het GR. Op de oostelijke ontwikkelingslocatie worden woningen gerealiseerd, deels in hoogbouw. De betreffende gebouwen dienen te worden voorzien van logische vluchtroutes. De verkeersstructuur zorgt ervoor dat het verkeer zeer snel naar de hoofdwegen wordt geleid (Ringdijk-Benedenrijweg of Ringdijk-Industrieweg). Dit is zowel van belang voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten als voor de afvoer van mensen in calamiteitsituaties. Functies voor mensen met een zeer lage zelfredzaamheid (ziekenhuis, basisschool) worden in het plangebied niet mogelijk gemaakt.

Overige incidentenscenario's

Het provinciaal beleid en het advies van de veiligheidsregio(VRR)¹⁾ gaat nog in op incidentenscenario's waaronder het plasbrand scenario. Naar aanleiding van het advies van de VRR is hierna toegelicht waarom de gemeente Ridderkerk het aanvaardbaar acht binnen 40 m van de oever te bouwen en welke maatregelen getroffen worden om te zorgen dat in geval van een incident op de Nieuwe Maas of De Noord de veiligheid van de bewoners van het gebied voldoende gewaarborgd is. De maatregelen zijn in overleg met de VRR tot stand gekomen.

Ridderkerk bouwt binnen bestaande stedelijke contouren voor inwoners uit Ridderkerk en de regio. Daarbij wordt geprobeerd om een evenwichtige woningvoorraad te realiseren die aansluit bij de vraag van zowel bewoners als van mensen die economisch gebonden zijn aan de regio. Door de keuze voor herstructurering van verouderde bedrijventerreinen langs de rivieroever wordt de transformatie van het omringende groene landschap tot nieuwe woongebieden voorkomen. Daarnaast leidt deze transformatie tot sanering van milieuhinder (geluid), bodemvervuiling en vervuiling van open water. Het voorliggende plan levert daarmee een positieve bijdrage aan het behoud van de omringende groene omgeving en het leefmilieu in Ridderkerk. Het plangebied is via de wegenstructuur voldoende toegankelijk en kent daarmee ook voldoende vluchtwegen. De waterkant en de woningen aan de waterkant zijn conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweerzorg en Rampenbestrijding (NVBR) bereikbaar via een doorgaande route van 5 m breed.

Voorzieningen zonder ruimtelijke relevantie, zoals de brandwerendheid van materialen en schuilplaatsen in gebouwen voor toxische wolken, kunnen niet in een bestemmingsplan worden vastgelegd. Deze maatregelen worden bij de bouwvergunningverlening bij de ontwikkelaar onder de aandacht gebracht en waar mogelijk vastgelegd.

1) Veiligheidsregio Rotterdam-Rijmond, veiligheidsadvies bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers, 20 mei 2008, kenmerk 3808/007.

Conclusie

Gelet op bovenstaande informatie blijkt dat het aspect externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen geen beperkingen oplegt aan de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

4.9. Leidingen

In het plangebied ligt een ondergrondse 50 kV hoogspanningsleiding en een aardgasleiding.

Toetsingskader

Beleid

Voor aardgasleidingen is de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) van belang. Afhankelijk van druk en diameter gelden volgens de Circulaire 1984 verschillende bebouwings- en toetsingsafstanden bij het aanleggen van nieuwe leidingen of bij ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van bestaande leidingen. De toetsingsafstand is de afstand die zoveel mogelijk dient te worden aangehouden tot kwetsbare objecten. Alleen indien er planologische, technische of economische argumenten zijn, mogen binnen de toetsingsafstand kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Als kwetsbare objecten zijn onder meer aangemerkt woonbebouwing. Indien van de toetsingsafstand wordt afgeweken, dient ten minste de bebouwingsafstand in acht te worden genomen.

Momenteel is het beleid omtrent de zonering langs hogedrukaardgasleidingen in ontwikkeling. Hierbij worden ook de aan te houden veiligheidsafstanden opnieuw bekeken. De bedoeling is dat er voor aardgastransportleidingen – net als bij het overige vervoer van gevaarlijke stoffen – een systeem van plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) wordt geïntroduceerd zoals vastgelegd in de Nota Risico normering vervoer gevaarlijke stoffen. Het ministerie van VROM zal in 2008 een AMvB voor buisleidingen voorbereiden. Op dit moment wordt nog getoetst aan de circulaire.

Onderzoek

Aardgastransportleiding

Voor een leiding van 30 inch en een operationele druk van 66 bar geldt op grond van de circulaire een toetsingsafstand van 95 m en bebouwingsafstand voor aaneengesloten bebouwing van 30 m. Uit plankaart en voorschriften volgt dat de afstand van de toekomstige bebouwing tot de leiding minimaal 80 m bedraagt. Aan de bebouwingsafstand kan derhalve ruimschoots worden voldaan.

Aan de toetsingsafstand van de circulaire wordt (overigens in beperkte mate) niet voldaan. Gelet op het reeds sinds enige tijd ingezette beleid van de gemeente om de bedrijvigheid in de rivierzone te vervangen door woningen, zijn er planologische redenen om deze geringe afwijking van de toetsingsafstand te aanvaarden. Bovendien is woningbouw pas mogelijk nadat een wijzigingsplan is opgesteld. Op basis van de planvoorschriften dient bij het wijzigingsplan aan de dan relevante risiconormen voor aardgasleidingen te worden getoetst. Naar verwachting kan overigens aan deze toekomstige risiconormen worden voldaan (PR en GR). Het invloedsgebied voor het GR bevindt zich op 400 m afstand vanaf de leiding. Bij het wijzigingsplan dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor het GR en dient een eventuele toename verantwoord te worden.

Op de plankaart is een zakelijk rechtstrook van 5 m aan weerszijden van de leiding opgenomen.

Hoogspanningsleiding

De ondergrondse 50 kV hoogspanningsleiding Zwijndrecht Ridderkerk is van bovengemeentelijke betekenis en is daarom als leiding bestemd. Hiervoor dient een zakelijk rechtstrook van 4 m aan weerszijden van de leiding aangehouden te worden. De hoogspanningsleiding levert verder geen beperkingen op voor de ontwikkelingen in het plangebied.

Conclusie

De ontwikkeling is getoetst aan het beleid voor aardgastransportleidingen. Aan de bebouwingsafstand kan worden voldaan en van de toetsingsafstand wordt beargumenteerd afgeweken. Bovendien is in het bestemmingsplan reeds rekening gehouden met het in ontwikkeling zijnde beleid omtrent aardgasleidingen en externe veiligheid: er is opgenomen dat bij het wijzigingsplan

(wijzigingsbevoegdheid I) nog aan de dan geldende relevante risiconormen getoetst moet worden.

De hoogspanningsleiding levert geen beperkingen op.

4.10. Bodemkwaliteit

Toetsingskader

Normstelling

Het bodembeleid is gebaseerd op de Wet bodembescherming. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Beleid

De provincie hanteert bij de beoordeling van projecten de richtlijn dat voorafgaand aan de formele besluitvorming over het project ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, wordt verricht. Indien uit het historisch onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Onderzoek

Ten behoeve van de gewenste ontwikkelingen in het oostelijk deel van het plangebied is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de locatie is verontreinigd. Inmiddels heeft sanering van de bodem plaatsgevonden en is de bodem geschikt voor het beoogde gebruik.

Volgens informatie uit het bodemloket (www.bodemloket.nl) hebben in het verleden meerdere bodemonderzoeken in het plangebied plaatsgevonden die in enkele gevallen hebben geleid tot saneringen dan wel nadere onderzoeken. Deze situatie past binnen het algemene beeld van het plangebied, waarin in het verleden meer (zware) bedrijvigheid was. Voor de locaties langs de Ringdijk, waar een wijzigingsbevoegdheid voor woningbouw is opgenomen, dient in het kader van het wijzigingsplan dan ook bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Mogelijk is ter plaatse sprake van bodemverontreiniging.

Conclusie

De bodem in het oostelijk deel van het plangebied is na sanering – die reeds heeft plaatsgevonden – geschikt voor de beoogde ontwikkeling. Voor de locaties waar een wijzigingsbevoegdheid voor woningen is opgenomen, dient in het kader van het wijzigingsplan bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op deze locaties is mogelijk sprake van bodemverontreiniging.

4.11. Water

Toetsingskader

Normstelling

In het kader van ruimtelijke ontwikkelingen moet een watertoets plaatsvinden; een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. In het kader van de watertoets is deze waterparagraaf overlegd met de waterbeheerders. De opmerkingen van Rijkswaterstaat zijn in het plan verwerkt. De waterkering wordt beheerd door waterschap Hollandse Delta, het buitendijkse gebied valt onder het beheer van Rijkswaterstaat. Het waterschap heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben op het plan.

Beleid

- Nationaal beleid

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is een overeenkomst tussen het rijk, het InterProvinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het beleid van Waterbeheer 21^e eeuw (WB21) en de Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn belangrijke peilers van het akkoord. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden zoals de ver-

wachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Uitwerking van veiligheid en het voorkomen van wateroverlast vindt waar nodig en mogelijk plaats in een integrale werkwijze waarbij de aanpak van watertekorten, tegengaan van verdroging en verdere verbetering van de waterkwaliteit worden betrokken. Een en ander is een logisch vervolg en nadere uitwerking van het vigerende beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding (1998).

Voor het buitendijkse gebied is de "nieuwe" Beleidslijn Grote rivieren van toepassing, hierin is meer ruimte voor ontwikkelingen in het riviergebied in vergelijking met de "oude" Beleidslijn Ruimte voor de rivier. Uiteraard staat ook in de nieuwe beleidslijn de veiligheid voorop, belangen worden echter integraal afgewogen, restricties ten aanzien van ontwikkelingen gelden daardoor alleen voor gebieden die van belang zijn voor waarborging van de veiligheid. De beleidslijn biedt ruimte aan ontwikkelingsgerichte initiatieven zodat mogelijkheden ontstaan om de ruimtelijke en economische kwaliteit van het rivierengebied te verbeteren.

- Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid geeft aan dat bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Zuid-Holland meer rekening moet worden gehouden met de consequenties van klimaatsveranderingen, zeespiegelstijging en bodemdaling voor het waterbeheer. Bij keuzen ten aanzien van het waterbeheer en ruimtelijke ontwikkelingen moet gezocht worden naar duurzame, flexibele en veerkrachtige oplossingen.

Recent is het beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 vastgesteld. In dit plan is het provinciale beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. Rekening is gehouden met het beleid vanuit de KRW en het NBW. De provincie wil met het beleidsplan een leef- en investeringsklimaat realiseren dat gezond, groen en veilig is. Een duurzame ontwikkeling van stedelijk en landelijk gebied wordt voorgestaan door het toepassen van de lagenbenadering. Het beleidsplan bevat de randvoorwaarden vanuit onder meer de ruimtelijke wateropgave en aspecten van veiligheid (risico's van wateroverlast en overstroming).

- Waterschapsbeleid

De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat, mede gezien de klimaatveranderingen, op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan. Een speerpunt voor een duurzaam waterbeheer is het voldoen aan de wateropgave (droge voeten) door het realiseren van voldoende extra oppervlaktewaterberging en ligt vast in het waterbeheersplan. Het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak moet worden gecompenseerd en vervuiling door diffuse verontreinigingen moet worden voorkomen door toepassing van duurzame bouwmaterialen (Integraal Waterbeheersplan Hollandse Delta 2004-2007). Voor het afvoeren van hemelwater van schoon verhard oppervlak groter dan 250 m² naar open water, dient een vergunning te worden aangevraagd op grond van de Keur en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, voor oppervlakte kleiner dan 25 m² kan worden volstaan met een melding. Als de toename aan verhard oppervlak door afkoppeling of uitbreiding groter is dan 250 m², dan moet dit door het aanleggen van extra oppervlaktewater worden gecompenseerd.

- Gemeentelijk beleid

De gemeente Ridderkerk en waterschap Hollandse Delta hebben een samenwerkingsverband, Waterplan Ridderkerk. Daarin wordt onder andere onderzocht op welke wijze het watersysteem van Ridderkerk duurzamer gemaakt kan worden. In het Afkoppelplan van de gemeente, dat in overleg met de waterbeheerder medio 2008 zal worden opgesteld, wordt bepaald welke verharde oppervlakken in het bestaande stedelijke gebied kunnen worden afgekoppeld naar het oppervlaktewater. Daarbij zal de landelijk vastgestelde beslisboom voor het afkoppelen, zoals gehanteerd door het waterschap Hollandse Delta, als uitgangspunt gebruikt worden.

Onderzoek

Huidige situatie

Het plangebied bestaat waterstaatkundig uit het buitendijkse gebied ten noorden van de wijk Slikkerveer in Ridderkerk. De Ringdijk is de zuidelijke plangrens en wordt aangemerkt als primaire waterkering (overschrijdingsnorm 1:4.000). Een gedeelte van het plangebied valt binnen de Keurzone van het waterschap. Binnen de beschermingszone mag zonder ontheffing van het waterschap niet worden gebouwd of opgeslagen. In het bestemmingsplan worden de waterkeringen en hoofdwatgangen, inclusief hun beschermingszones, als zodanig bestemd op de plankaart. Voor het plangebied bestaan geen plannen voor rivierversmalling.

Het plangebied wordt sterk gekarakteriseerd door de ligging aan de Nieuwe Maas. Deze rivier maakt deel uit van het benedenrivierengebied, dat onder invloed staat van zowel de rivierafvoer als de getijdenwerking van de zee. De waterkwaliteit van de Nieuwe Maas is matig, dit wordt veroorzaakt door zowel diffuse- als bronverontreinigingen in het bovenstroomse gedeelte van de rivier. Het gemiddeld hoogste waterpeil van de Nieuwe Maas bedraagt NAP +1 m, terwijl het gemiddeld laagste peil ligt op NAP +0 m. Het plangebied betreft een infiltratiegebied, het overtollige regenwater en het grondwater watert vrij af op de Nieuwe Maas. De grondwaterstanden worden sterk beïnvloed door de variërende rivierwaterstanden. De Nieuwe Maas wordt aangemerkt als KRW-waterlichaam.

Het plangebied is momenteel deels bebouwd, deels gesaneerd voor bebouwing en deels braakliggend. De bebouwde en gesaneerde delen zijn volledig voorzien van een gemengd rioleeringsstelsel, het afvalwater wordt door een persleiding naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie getransporteerd. De gesaneerde grond is het Drierivierenpunt. Deze locatie is ook opgehoogd tot een maaiveldhoogte van NAP +3,8 m. Een dergelijke hoogte levert geen gevaar op voor de veiligheid in relatie tot overstroming, aangezien het gemiddeld hoogste waterpeil van de Nieuwe Maas NAP +1 m bedraagt. Binnen het plangebied bevindt zich (behoudens een insteekhaventje dat in verbinding staat met de Nieuwe Maas) geen oppervlaktewater.

Het plangebied ligt in de boringsvrije zone van een waterwingebied en in een grondwaterbeschermingsgebied. Het waterwingebied zelf ligt buiten het plangebied. Bij de ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het belang van de waterwinning en bescherming van het grondwater.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij de toekomstige ontwikkelingen moeten de hiervoor beschreven beschermingszones in acht worden genomen. Verder is het belangrijk om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen (dus geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Het afstromend hemelwater van schone oppervlakken kan worden gescheiden van afvalwater en worden afgevoerd naar de Nieuwe Maas. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Bij het afkoppelen wordt rekening gehouden met de criteria van de landelijke beslisboom die door het waterschap wordt toegepast en het Afkoppelplan van de gemeente. Het buitendijkse plangebied is in principe infiltratiegebied, maar de infiltratiemogelijkheden zijn minimaal zodat daar geen gevolg aan kan worden gegeven. Het afkoppelen van het toenemende verharde oppervlak leidt tot een verwaarloosbare piekafvoer op de Nieuwe Maas gezien het debiet van de Nieuwe Maas.

Hieronder wordt ingegaan op enkele specifieke aspecten van de verschillende ontwikkelingslocaties. Meer informatie valt hierover na te lezen in de stedenbouwkundige toelichting.

- Schiepo

Op deze locatie is een aantal woningblokken (maximaal 280 woningen) voorzien. Wanneer daadwerkelijk tot ontwikkeling wordt overgegaan, wordt de grond gesaneerd en opgehoogd tot NAP +3,8 m. Deze hoogte levert geen gevaar op voor de veiligheid in relatie tot overstroming, aangezien het gemiddeld hoogste waterpeil van de Nieuwe Maas NAP +1 m bedraagt. De woningen worden op minimaal 25 m uit de oever van de Nieuwe Maas gerealiseerd. De veiligheid met betrekking tot calamiteiten op de rivier is behandeld in paragraaf 4.7 Externe veiligheid.

Tussen de woningbouw wordt wellicht open water gerealiseerd dat in verbinding staat met de Nieuwe Maas. Door de realisering van een volledig openbare oeverzone neemt de oeverbeleving op die locatie sterk toe. De woningen worden deels binnen de beschermingszone van de Ringdijk gerealiseerd. Hiervoor moet een keuronthefing worden aangevraagd.

- Ringdijk, wijzigingsbevoegdheid II en III

Op deze locaties is een beperkt aantal woningen voorzien. Als met de ontwikkeling wordt gestart, wordt de grond gesaneerd en opgehoogd tot een bouwpeil van NAP +3,8 m. Wat betreft veiligheid geldt hiervoor hetzelfde als beschreven onder Schiepo. Een klein deel van de oever met de Nieuwe Maas op locatie III zal zodanig worden ingericht, dat hiervan openbaar gebruik kan worden gemaakt. Als gevolg hiervan neemt de oeverbeleving toe.

- Drierivierenpunt

Op deze locatie is een aantal woongebouwen en een gebouw voor horecagelegenheid beoogd. De woningen worden op minimaal 20 m uit de oever van de Nieuwe Maas gerealiseerd. Een

deel van de horecagelegenheid kan vanwege haar ligging direct achter de aanlegsteiger van de waterbus op een kleinere afstand uit de oever worden gebouwd. Er geldt ook een uitzondering voor verdiept gebouwde parkeergelegenheden.

Op deze locatie is geen nieuw aan te leggen oppervlaktewater voorzien. De oever met de Nieuwe Maas wordt openbaar toegankelijk, dit komt de oeverbeleving ten goede.

Conclusie

De ontwikkelingen maakt buitendijkse woningbouw mogelijk. Vanuit veiligheid in relatie tot overstroming levert dit geen gevaar op. Het hemelwater afkomstig van het verharde oppervlak van deze woningen kan worden afgekoppeld naar de Nieuwe Maas. Er zijn momenteel geen knelpunten in de waterhuishouding en de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zullen niet tot een verslechtering van de waterhuishouding leiden. Het grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied leveren geen beperkingen op. De ontwikkelingen zijn dan ook in overeenstemming met normstelling en beleid.

4.12. Cultuurhistorie en archeologie

Beoogde ontwikkeling

In het plangebied wordt woningbouw gepleegd. De grond is echter al grotendeels beroerd vanwege bodemsaneringwerkzaamheden. De cultuurhistorische waarden van Slikkerveer Rivieroever worden voornamelijk bepaald door haar specifieke ontwikkelingsgeschiedenis en door de aanwezigheid van buitendijks gelegen oude, met de scheepsbouw verbonden bedrijfsgebouwen, -kantoren en -woningen. Hierna wordt aandacht besteed aan archeologie en cultuurhistorie.

Toetsingskader

Doelstelling van de Monumentenwet is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Onderzoek

Volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Rotterdam (provincie Zuid-Holland, 2006) geldt voor het plangebied dat er een lage kans op het aantreffen van archeologische sporen is. Nabij het plangebied zijn geen terreinen aanwezig waarvan bekend is dat er archeologische waarden aanwezig zijn (archeologische monumenten).

Vanwege de lage kans op het aantreffen van archeologische sporen en de uitgevoerde vergravingen is er geen noodzaak om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren voordat nieuwe bouwactiviteiten plaatsvinden.

Aan de rivier wordt een hoge landschappelijke waarde toegekend; aan de dijk ("een verstoorde rivierdijk van voor 1945") een redelijk hoge landschappelijke waarde. Met betrekking tot de nederzettingsstructuur van Slikkerveer Rivieroever is in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur aangegeven dat het dijklint intact is gebleven en als redelijk waardevol wordt aangemerkt.

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) van de provincie Zuid-Holland noemt als waardevolle gebouwen met name:

- bedrijfsgebouwen en -kantoren om en nabij Ringdijk 400-404 en tussen de woonhuizen Ringdijk 458 en 462;
- fabrikantenvilla's en andere woonhuizen aan Ringdijk 408, 426, 432, 456, 458, 464 en 466.

Voor het behoud van de cultuurhistorische waarde en de ruimtelijke karakteristiek is het van belang te zorgen dat met name de smalle bebouwingszone langs de Ringdijk een aaneengesloten woonfunctie krijgt. De waardevolle monumentale bomen op met name de voor- en zijerven moeten zoveel mogelijk worden behouden. In bijlage 6 wordt nog nader ingegaan op de cultuurhistorische waarden.

Conclusie

In het plangebied bevinden zich geen archeologische waarden die beschermd moeten worden. Van aantasting van cultuurhistorische waarden is geen sprake. In de juridische regeling wordt ingespeeld op de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle elementen, waarbij bescherming en behoud voorop staan.

4.13. Ecologie

Beoogde ontwikkelingen

Binnen het betreffende plangebied zullen de volgende nieuwe ontwikkelingen op de deelplanlocaties plaatsvinden:

- wijzigingsbevoegdheid (I) Schiepo: mogelijke realisatie van woongebouwen en opgaand groen dat aan zal sluiten op de binnendijkse gebieden;
- wijzigingsbevoegdheid II en III Ringdijk: realisatie van woningen en tuinen;
- Drierivierenpunt: realisatie woongebouwen, lichte bedrijvigheid, maatschappelijke doeleinden en een horecagelegenheid.

Vooraf aan de nieuwe ontwikkelingen zullen de volgende werkzaamheden plaatsvinden:

- herinrichting en/of sloop bestaande gebouwen;
- kappen en/of verwijderen opgaand groen;
- bouwrijp maken grond.

Deze ontwikkelingen kunnen effect hebben op beschermde soorten. Aannemelijk moet worden gemaakt dat de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten niet in het geding is. Hieronder wordt beschreven welke beschermde soorten naar verwachting in het plangebied aanwezig zijn en wat de ecologische gevolgen zijn van de beoogde ingrepen.

Toetsingskader

Normstelling: soortenbescherming: Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, in dien:

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

De Flora- en faunawet is in zoverre voor dit bestemmingsplan van belang, omdat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet

Voor de gebiedsbescherming vormt de Natuurbeschermingswet (Nbw) het juridisch kader. Onderzocht moet worden of de ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op beschermde gebieden (binnen en buiten plangebied).

Beleid

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt in de provinciale EHS.

Onderzoek

Huidige ecologische waarden

- Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een staats- of beschermd natuurmonument of een speciale beschermingszone ingevolge de Vogel- of Habitatrichtlijn. Het deelgebied Schiepo ligt op 200 m afstand van het Na-

tuurbeschermingswetgebied Huys ten Donck en ligt tegen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur De Donkse Griend aan. Het deelgebied Drierivierenpunt ligt op 800 m afstand van het Habitatrichtlijngebied Boezems Kinderdijk. Het gebied met de wijzigingsbevoegdheid II en III en huidige functie Bedrijfsdoeleinden liggen op respectievelijk 500 en 700 m afstand van Natuurbeschermingswetgebied Huys ten Donck en op respectievelijk 1 km en 800 m afstand van het Habitatrichtlijngebied Boezems Kinderdijk. Alle deelplangebieden zijn tegen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur Nieuwe Maas aangelegd.

- Soortenbescherming

Het plangebied bestaat uit een bebouwd gebied, braakliggend gebied en opgaand groen. Volgens gegevens uit de verspreidingsatlassen (Broekhuizen, 1992; Limpens, 1997) zijn onderstaande soorten aanwezig binnen het plangebied. Voor de aanwezige soorten is het Natuurloket geraadpleegd.

Planten

Vaatplanten zijn goed onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. Er zijn drie beschermde plantensoorten aangetroffen. De verwachting is dat het gaat om soorten als brede wespenorchis, zomerklokje en gewone vogelmelk. Genoemde soorten zijn aangetroffen in het Donkse bos en griend (nabij de deelplangebieden). Gezien de voorkomende biotopen en verharde oevers zijn genoemde planten niet te verwachten binnen de ontwikkelingslocaties.

Vogels

Broedvogels zijn goed onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. In het Donkse bos en griend, nabij de ontwikkelingslocaties zijn door SOVON en de Vogelwerkgroep waarnemingen gedaan van verschillende rode lijstsoorten. Omdat de biodiversiteit groot is in het Donkse bos en griend zijn verschillende kwetsbare vogelsoorten waargenomen. Het is onwaarschijnlijk, gezien de voorkomende biotopen, dat deze soorten op de deelplangebieden broeden. Mogelijk maken soorten als huiszwaluw en gierzwaluw wel gebruik van dakpannen of andere holtes in de bebouwing (onder dakranden) en komen hier tot broeden. In het opgaand groen op de locaties kunnen algemeen voorkomende vogelsoorten als pimpelmees, koolmees, staartmees, roodborst, spreeuw, zanglijster, ekster en zwarte kraai hun leefgebied hebben. Watervogels als waterhoen en wilde eend kunnen ook gebruikmaken van de ontwikkelingslocaties.

Zoogdieren

Zoogdieren zijn matig onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. Gezien de voorkomende biotopen is de verwachting dat kleine zoogdieren als veldmuis, huisspitsmuis en egel vaste verblijfplaatsen hebben binnen de locaties.

Zwaar beschermde soorten als vleermuizen kunnen mogelijk vaste verblijfplaatsen hebben in de (oude) bomen en gebouwen (achter dakpannen, dakranden, in spouwmuren) die aanwezig zijn. Ook kunnen de ontwikkelingslocaties deel uitmaken van het foerageergebied en/of vliegrouten van vleermuizen. Andere licht en/of zwaar beschermde soorten zijn niet te verwachten binnen de deelplangebieden gezien de voorkomende biotopen.

Amfibieën

Amfibieën zijn volgens het Natuurloket slecht onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. De verwachting is dat algemene amfibieën als gewone pad, groene kikker, bruine kikker en kleine watersalamander gebruikmaken van de deelplangebieden.

Mogelijk dienen de deelplangebieden als schuilgelegenheid (gebouwen en struiken) voor genoemde soorten. Licht en/of zwaar beschermde soorten zijn niet te verwachten binnen het plangebied, gezien de voorkomende biotopen.

Vlinders en libellen

Het Natuurloket geeft aan dat vlinders en libellen redelijk onderzocht zijn binnen de betreffende kilometerhokken, waarbij enkele beschermde soorten zijn aangetroffen. Gezien de voorkomende biotopen zijn echter geen beschermde soorten te verwachten op de betreffende deelplangebieden.

Overige soorten

Volgens het Natuurloket zijn er geen gegevens beschikbaar van beschermde vissen, reptielen en overige insecten. Genoemde beschermde soortengroepen stellen hoge eisen aan hun leef-

gebied; de deelplangebieden voldoen hier niet aan. Daarmee zijn de overige soorten niet te verwachten binnen het plangebied.

In de onderstaande tabel staat aangegeven welke beschermde soorten er binnen de locatie (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 4.5 Beschermde soorten in de deelplangebieden en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	licht beschermde soort (categorie 2)	zwaar beschermde soort (categorie 3)
veldmuis, huisspitsmuis en egel	alle inheemse vogels	alle vleermuizen
gewone pad, groene kikker, bruine kikker en kleine watersalamander		

Toetsing

Gebiedsbescherming

De beoogde ontwikkelingen kunnen mogelijk voor tijdelijke (geluids)verstoring zorgen op de genoemde natuurgebieden, met name de broedvogels zullen hier last van hebben. Daarom dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen (broedseizoen is van 15 maart t/m 15 juli) plaats te vinden. Er zal geen extra verstoring op het nabijgelegen natuurgebied zijn, als gevolg van het nieuwe gebruik ten opzichte van het oude gebruik. Tevens zorgen tussengelegen barrières als de dijk, wegen en bebouwing dat eventuele versturende effecten worden gedempt. Het deelplangebied Schiepo, dat tegen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur De Donkse Griend is aangelegen, zal hiermee bij ontwikkelingen aan de westzijde rekening moeten houden. Om verstoring of schade aan natuurwaarden, die deel uitmaken van de PEHS, te voorkomen, dient men bij de nieuwe inrichting de bestaande oevers met oeverbeplanting en opgaande beplanting te handhaven of kan bij aantasting daarvan gedacht worden aan het realiseren van natuurvriendelijke oevers met riet en inheems opgaande beplanting.

Er is geen verstoring te verwachten op het nabijgelegen Natuurbeschermingswetgebied Huys ten Donck. Tussengelegen (barrières) wegen zorgen dat eventuele versturende effecten worden gedempt.

Soortenbescherming

De sloop-, kap- en grondwerkzaamheden binnen het plangebied kunnen leiden tot verstoring van alle aanwezige soorten. Voor deze ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt.

De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen te laten starten. Na afloop van de werkzaamheden kunnen de vogels wederom gebruikmaken van de omgeving van het plangebied.

Het is aan te raden om te slopen bebouwing die door zwaluwen wordt gebruikt in de nieuwe situatie te vervangen door bebouwing met dezelfde zwaluwvriendelijke eigenschappen. Daarvoor moet (ruim) voorafgaand aan de sloopwerkzaamheden een nieuwe geschikte nestplaats worden aangeboden, bijvoorbeeld in de vorm van speciale gierzwaluw dakpannen.

De nieuwbouw zal in zekere zin wel een barrière kunnen vormen voor de vliegroutes van watervogels van en naar de foerageergronden of nestplaatsen. Ten aanzien van de voorgaande situatie (bedrijfsterrein) zal er echter weinig veranderen.

Bomen en gebouwen binnen het plangebied kunnen als vaste verblijfplaatsen voor zwaar beschermde soorten als vleermuizen (categorie 3) dienen. De bomen zullen mogelijk worden geveld tijdens planontwikkeling en de gebouwen gesloopt.

Om vaste verblijfplaatsen in bomen en gebouwen te lokaliseren, zal nader onderzoek naar vleermuizen plaats moeten vinden vlak voor planrealisatie. Tevens kan het plangebied deel uitmaken van het foerageergebied en de vliegroutes (met name de randen van het plangebied)

van vleermuizen. In het geval van dergelijke zwaar beschermde soorten als vleermuizen geldt dan een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de gunstige staat van instandhouding van geen van de soorten in gevaar komen, temeer daar de meeste soorten regionaal en landelijk vrij algemeen zijn.

Aanbevelingen

Direct voorafgaand aan uitvoering van het plan zijn de volgende maatregelen aan te bevelen:

- het aanbrengen van breuksteen langs de Nieuwe Maas waarmee een nieuw biotoop wordt gerealiseerd; de ruimte tussen de kade en waterlijn kan daarmee als rust- of foerageerplaats voor vogels dienen;
- genoemde maatregel heeft tevens een gunstig effect op het voorkomen van insecten, vis- en waterplanten; door de aanleg van breuksteen kunnen nieuwe voortplantings-, foerageer- en rustplaatsen gecreëerd worden voor verschillende diergroepen;
- de daken van de nieuwe gebouwen kunnen geschikt worden gemaakt voor bodembroeders, zoals sterns of scholeksters; deze ruimte kan dan worden benut als broedplaats, door de aanwezigheid van grind op de platte daken.

Conclusie

De Natuurbeschermingswet zal genoemde planontwikkeling niet in de weg staan. Met betrekking tot de PEHS dienen genoemde maatregelen in acht te worden genomen om verstoring of schade aan natuurwaarden te voorkomen. Voor de Flora- en faunawet geldt dat voor de planontwikkeling geen ontheffing nodig zal zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt. Verder dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden zodat broedende vogels niet worden verstoord. Tevens dient er vlak voor de planrealisatie nader onderzoek plaats te vinden naar vleermuizen. Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen worden aangetroffen, dient compensatie plaats te vinden en dient ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden verkregen. Met inachtneming van genoemde voorwaarden staat de Flora- en faunawet het bestemmingsplan niet in de weg.

4.14. Duurzaamheid

Over de duurzaamheid van het plan en de beoogde ontwikkelingen kan het volgende worden opgemerkt. In het plangebied is sprake van sanering van deels verouderde bedrijvigheid en daarmee beëindiging van milieuhinder. Het betreft hier onder meer beëindiging van geluidshinder, luchtvervuiling, verkeershinder en lozingen. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden tussen de milieuhinder van de bedrijven die op de locatie blijven en de te ontwikkelen woningbouw, onder meer via een geluidsbeheersplan. Er is sprake van duurzaam ruimtegebruik door een compacte wijze van woningbouw met onder meer parkeren onder de grond. In het plangebied bevindt zich een halte van de waterbus. Aspecten van duurzaam bouwen zoals energieprestatienormen en duurzame bouwmaterialen zijn aspecten die via de bouwvergunning geregeld worden.

5.1. Algemeen

Het onderhavige bestemmingsplan heeft deels een consoliderend karakter en deels een ontwikkelingsgericht karakter. Het plan kenmerkt zich door het gebruik van bestemmingen waarmee de huidige functies zijn vastgelegd en een aantal ontwikkelingen direct mogelijk worden gemaakt. Voor de locaties waar ontwikkelingen zijn voorzien die vanwege bestaande milieuhinder nog niet mogelijk zijn, zijn specifieke wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Het plan is voldoende flexibel om tijdens de ontwikkelingsfase aanpassingen in de bouwplannen op te vangen. Het plan is tevens voldoende concreet om in de bouw- en de beheerfase en voor de reeds bestaande bouwwerken te dienen als een toetsings- en handnavingskader.

Op de plankaart zijn alle functies zodanig bestemd dat het mogelijk is om met het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen) direct te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven. Uitgangspunt daarbij is dat de plankaart zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes. In de bijbehorende voorschriften zijn de doeleindenomschrijving, de bouwvoorschriften, de gebruiksbepalingen en de eventuele vrijstellingsbevoegdheden te vinden.

Begrenzing van de bebouwingsmogelijkheden vindt plaats door het hanteren van een maximaal bebouwingspercentage of een aanduiding bijvoorbeeld het maximum aantal woningen. Indien een percentage ontbreekt, mag het vlak volledig worden bebouwd. Verticale begrenzing van de bouw mogelijkheden geschiedt door het aangeven van de maximale bouwhoogte of goot- of boeibordhoogte.

Handhaving

De gemeente hanteert handnavingsbeleid, waarin is beschreven op welke wijze handhaving wordt vormgegeven. Dit beleid biedt, naast het bestemmingsplan, een stevige juridische basis voor het handhaven van de bestemmingsregeling. Een en ander op een wijze zoals de provincie Zuid-Holland dat in haar beleidsnota "Regels-voor-Ruimte" voorstaat. Tweejaarlijks wordt een gemeentebreed handnavingsuitvoeringsprogramma vastgesteld. Strategische keuzen en prioriteiten vormen het fundament van dit uitvoeringsprogramma. Bij het stellen van prioriteiten staat veiligheid voorop. De behaalde resultaten zullen vervolgens weer worden betrokken bij het opstellen van een volgend uitvoeringsprogramma.

5.2. Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf zijn de belangrijkste voorschriften uit het plan nader toegelicht. De planvoorschriften vallen in drie hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk I bevat de algemene, voor het gehele plangebied geldende bepalingen alsmede de specifieke wijzigingsbevoegdheden, hoofdstuk II regelt de bestemmingen en het gebruik en hoofdstuk III bevat de overgangs- en slotbepalingen.

Algemene bepalingen

Artikelen 2 tot en met 7

In artikel 3 zijn de bouw mogelijkheden toegelicht. In verband met de aanliggende vaar- en waterwegen geldt een advieshoogte van minimaal +3,70 m NAP voor het aan te houden maaiveld bij het herinrichten van de buitendijks gelegen gronden.

In artikel 5 is een specifieke wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de drie locaties in het plangebied waar het huidige bedrijfsmatig gebruik in de toekomst wordt omgezet in wonen. Voor elke locatie is aangeduid hoeveel woningen er mogen komen en wat de maximale bouwhoogte is. Tevens is ten behoeve van het behouden of creëren van open zichtlijnen naar het water een specifieke regeling of een maximaal bebouwingspercentage opgenomen. De oevers dienen deels/veelal vrij toegankelijk te zijn en langs de oevers geldt een bebouwingsvrije strook. Van de wijzigingsbevoegdheid kan bovendien slechts gebruikgemaakt worden indien dit de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet beperkt, nader getoetst is aan de risicocontour

van de aardgastransportleiding en de bodemkwaliteit geen belemmering vormt. Ook dient aan de normen uit de Wet geluidhinder te kunnen worden voldaan.

In het plan worden voor de vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheid afwijkende termijnen van vier weken gehanteerd voor terinzagelegging van het ontwerpbesluit. Dit ten opzichte van afdeling 3.4 uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) waarin een termijn van zes weken is opgenomen dat voor dergelijke besluiten onwenselijk lang is.

Bestemmingen en gebruik

Artikel 8 Woondoeleinden

De bestemming Woondoeleinden ligt met name op bestaande en enkele nieuw te ontwikkelen locaties in het plangebied. Op de plankaart is door middel van bestemmingsvlakken aangegeven voor welke functies welke delen van het gebied zijn bestemd. Het maximum aantal woningen en de bouwhoogte is gereguleerd alsmede de situering van de hoofdgebouwen ten opzichte van de voorgevellijn. Ook voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen zijn bouwvoorschriften opgenomen. Aan deze gebouwen kunnen door het college van burgemeester en wethouders nadere eisen worden gesteld. Op grond van de bijzondere gebruiksbepaling is het toegestaan woningen te gebruiken voor kantoor- en/of praktijkruimte ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen.

Specifieke bepalingen zijn opgenomen voor de ondergrondse parkeergarages onder de woningen. Voor ondergrondse of halfverdiepte parkeergarages is de maximale bouwhoogte enkel bepaald vanaf het maaiveld. Het vastleggen van de diepte van deze voorzieningen onder maaiveld is niet noodzakelijk. De parkeernorm wordt op basis van de bouwverordening bij het verlenen van bouwvergunningen getoetst en kan niet worden vastgelegd in het bestemmingplan. Bij verlening van een bouwvergunning worden per geval eisen gesteld aan het aantal, op eigen terrein, te realiseren parkeerplaatsen. Voor de gestapelde woningen achter Roos geldt dat deze pas gebouwd kunnen worden indien aan de achterzijde bij Roos een geluidsdichte gevel is gerealiseerd. Hiervoor is een regeling opgenomen.

Artikel 9 Bedrijfsdoeleinden

Op de gronden met de bestemming Bedrijfsdoeleinden worden de bestaande bedrijfsmatige activiteiten geregeld. Met betrekking tot de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten is rekening gehouden met de afstand tot gevoelige bestemmingen, in dit geval de woonbestemming. Voor zover bedrijven in een hogere categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten vallen dan op grond van het algemene toelatingsbeleid mogelijk is, is de toelaatbaarheid geregeld via een subbestemming. Zodoende wordt bedrijven een specifieke maatbestemming gegeven. Daardoor zijn op de betreffende locaties, naast de activiteiten die in de algemeen toelaatbaar gestelde categorieën bedrijfsactiviteiten vallen, tevens de specifieke activiteiten van het bedrijf uit een hogere categorie toegestaan. Dit betekent dat indien ter plaatse het bedrijf zijn toegestane zwaardere bedrijfsactiviteit zou beëindigen, deze wel door dezelfde bedrijfsactiviteit mag worden vervangen, maar niet door een andere bedrijfsactiviteit uit die hogere categorie.

Artikel 10 Bedrijfsdoeleinden en Maatschappelijke doeleinden

In het nieuwe woongebied achter De Schans op het Drierivierenpunt is naast wonen ook ruimte voor enkele bedrijven die gericht zijn op commerciële dienstverlening. Het betreft lichte bedrijvigheid uit maximaal categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Daarnaast zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Wonen en detailhandel is uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 11 Horeca

Nabij de aanlegsteiger van de waterbus is een horecavoorziening toegestaan van maximaal categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca-activiteiten.

Artikel 12 en 13 Verblijfsgebied en Verkeersdoeleinden

Wegen met een 50 km/h-regime behouden de verkeersbestemming. De 30 km/h-wegen krijgen de bestemming Verblijfsgebied, gericht op de beoogde functie en bieden mogelijkheden voor bijvoorbeeld opname van speeltoestellen en groenvoorzieningen in woonstraten.

Artikel 14 Groenvoorzieningen

De bestemming Groenvoorzieningen is gelegd op de taluds van de Ringdijk.

Artikel 15 Tuinen

Bij de bestaande woningen zijn de tuinen behorende bij de woningen apart bestemd. Reden hiervoor is dat het niet wenselijk is om in deze tuinen bebouwing toe te staan. Alleen erfafscheidingen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een hoogte van 2 en respectievelijk 3 m zijn toegestaan.

Artikel 16 Water

In het algemeen zijn de gronden aangewezen voor Water bestemd voor waterlopen ten behoeve van de waterhuishouding en het verkeer en transport te water.

Artikel 17 Primair waterkeringsdoeleinden

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de belangen van de waterkering. Deze functie is vooropgesteld ten opzichte van de op de gronden samenvallende functies.

Artikel 18 Leidingen

In het plangebied ligt een planologisch relevante ondergrondse hoogspanningsleiding en een aardgastransportleiding, die als zodanig bestemd zijn en een zakelijk rechtstrook van 4 en respectievelijk 5 m kennen. Ter bescherming van de bestemming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Overgangs- en slotbepalingen*Artikel 22 Strafbepaling*

Het overtreden van gebruiksverboden in bestemmingsplannen is een strafbaar feit in de zin van de Wet op de economische delicten.

6. Economische uitvoerbaarheid

49

De diverse in het plan opgenomen ontwikkelingen worden niet door de gemeente gerealiseerd. De gemeente gaat voor de ontwikkelingen een contract aan met marktpartijen, waarin de wederzijdse verplichtingen voor partijen worden vastgelegd. De financiële haalbaarheid van het project wordt aangetoond via een business case. Aangezien deze inzicht geeft in alle kosten en opbrengsten is deze business case vertrouwelijk. De kosten van mogelijke planschadevergoedingen en andere vormen van nadeelcompensatie zijn daarin meegenomen. Voor de reeds uitgevoerde bodemsanering is gebruikgemaakt van ISV-gelden. Op basis van bovengenoemde business case en de gemaakte afspraken is het plan financieel uitvoerbaar.

Voor de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheden zal te zijner tijd een exploitatie worden opgesteld. Ook daarbij zal sprake zijn van contractvorming met marktpartijen.

7.1. Inspraak ingevolge inspraakverordening

1. Reactie Van den Herik & Verhulst Advocaten, namens cliënt de heer W.J. de Geus Ringdijk 408 d.d. 31 mei 2007

Namens de heer W.J. de Geus wordt er gewezen op de erfdienstbaarheid die is gevestigd op de landtong.

Commentaar

Deze privaatrechtelijke afspraak is bekend. De speelvoorziening zal op die plaats komen te vervallen, maar de bestemming blijft wel openbaar gebied (Verblijfsgebied).

2. Reactie de heer en mevrouw T. Stuij, d.d. 26 juni 2007

De heer en mevrouw Stuij hebben in meer of mindere mate bedenkingen bij de navolgende punten.

1. Het ontbreken van duidelijkheid omtrent de af- en aanvoer van de bewoners. Immers het bouwen van veel nieuwe woningen is tegenstrijdig met het streven de Ringdijk verder te ontlasten en juist te "promoveren" tot een riante wandelboulevard. Het af- en aanvoeren dient via de kortste route naar de Rotterdamseweg te geschieden.
2. Het ontbreken in de toelichting van een plan om naast het bestemmen van de Ringdijk tot een luxe woonlocatie, ook de infrastructuur en het straatmeubilair aan de veranderende situatie aan te passen. Te denken valt aan het omvormen van het huidige standaard en te smalle trottoir naar een hoogwaardige brede wandelboulevard.
3. Aangaande de voorgenomen bebouwing op het "Drierivierenpunt" merken zij op dat de voorgestelde bebouwing met 280 woningen wel erg massaal is ten opzichte van de huidige bebouwing, die naar schatting zo'n 30 woningen omvat. De hoogte van de bebouwing blijft natuurlijk altijd een punt van discussie, maar als landmark is hogere bebouwing aannemelijk. Natuurlijk wel met de voorwaarde dat er ook sprake is van hoogstaande architectuur. Het mag volgens hen niet zo zijn dat er, gezien vanaf de rivier of vanuit de buurgemeenten, een detonerende bebouwing ontstaat.
4. Aangaande de bebouwing nabij de Ringdijk 434 zijn er twijfels bij de haalbaarheid van het aanleggen van een "vissteiger" tussen de woningen door. In de praktijk zal dit, omdat er maar heel weinig ruimte is, overlast geven voor de aanliggende percelen. Het concentreren van contact met de rivier in het grotere gebied aan de kop van de Ringdijk verdient de voorkeur. Daarnaast verzoeken zij de mogelijkheid open te houden tot het plaatsen van 3 wat kleinere vrijstaande villa's in plaats van 2 grotere. Dit ook omdat er in dit segment dringend behoefte is aan seniorenwoningen.
5. Bij Ringdijk 436 is een open stuk getekend dat niet voor bebouwing in aanmerking komt. Opgemerkt wordt dat de heer en mevrouw Stuij als eigenaren in hun toekomstige mogelijkheden wordt beperkt.
6. Er wordt verzocht rekening te houden met de voorstellen die de familie Boele zal doen voor hun privé bezit.
7. Er is een principieel bezwaar tegen de hoge bebouwing op het voormalige "IHC"-terrein. Er zou lagere bebouwing gerealiseerd moeten worden.

Commentaar

1. Uit de toelichting op de verkeersaspecten op bladzijde 14 blijkt dat voor de Schiepolocatie de kortste weg naar de Rotterdamseweg loopt via het westelijke deel van de Ringdijk en over de Randweg. Voor de woningbouwlocatie de Schans loopt de route over het oostelijk deel van de Ringdijk en over de Industrieweg naar de Rotterdamseweg. Aangenomen mag worden dat het grootste deel van het verkeer deze route zal kiezen. De afwikkeling leidt niet tot problemen. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen om de Ringdijk tot een wandelboulevard om te vormen.
2. De Ringdijk is bestemd voor Verkeersdoeleinden. Deze bestemming staat realisatie van straatmeubilair en dergelijke niet in de weg. Het direct aangrenzende gebied is bestemd voor Groenvoorzieningen. Ook deze bestemming laat realisatie van voet- en fietspaden en

- dergelijke toe. Vooralsnog is echter het (vracht)verkeer dat gebruikmaakt van de Ringdijk leidend voor het ontwerp.
3. In de visie op het plangebied en omgeving is aangegeven dat het Drierivierenpunt zich uitstekend leent voor een stedelijke markering van Ridderkerk. Het aantal te realiseren woningen is daarbij niet een afgeleide van reeds aanwezige aantallen, maar een op de herstructureringsopgave en gebiedskenmerken gebaseerd cijfer. De gemeente onderschrijft de stelling dat sprake moet zijn van een hoogwaardig beeld op de locatie, ook vanaf de overzijde van de rivier. Dit is overigens juist één van de redenen om tot vervanging van de verouderde weinig aansprekende bedrijfscomplexen over te gaan.
 4. De in het plan opgenomen visie op dit perceel is gebaseerd op de wens om de historische karakteristiek van het plangebied te behouden en aan te vullen. De keuze voor grotere villa's is daarbij vooral gemaakt vanwege de wens om in het totale gebied een variatie in aanbod te creëren. Een bescheiden plekje aan het water juist ook centraal in het plangebied is een nadrukkelijk uitgangspunt. Juist bij realisering van slechts twee villa's is deze het meest kansrijk, vanwege de omvang van naastgelegen percelen en de mogelijkheid die daardoor bestaat om voldoende privacy/afstand te creëren. Ten slotte moet worden bedacht dat de vissteiger gelijk met de woningen zal worden gerealiseerd en dit dus bij de nieuwe bewoners vooraf bekend is.
 5. Het bedoelde perceel G 0620 is ook in het vigerende bestemmingsplan Slikkerveer-Ringdijk bestemd als Tuin. De voorschriften bij dat plan laten tuinen met bijbehorende verhardingen en bouwwerken geen gebouwen zijnde toe. In het voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer Rivieroever is het perceel op gelijke wijze bestemd. De eigenaren worden door dit voorontwerpbestemmingsplan niet in hun mogelijkheden beperkt.
 6. Het verzoek wordt voor kennisgeving aangenomen. Zie voor beantwoording punt 8.
 7. Zoals ook in de visie op het plangebied is aangegeven, wordt de bebouwing op deze locatie aanzienlijk lager dan aan het Drierivierenpunt. De nu voorgestelde hoogtes zijn echter wel noodzakelijk om een goede stedenbouwkundige markering van het gebied te realiseren en staan daarbij in verhouding tot de aanliggende grote open ruimtes. Daarbij moet worden bedacht dat de hogere bebouwing met name langs de rivier en op de westelijke punt aan de dijkzijde wordt gerealiseerd, terwijl de overgang naar de bestaande bebouwing wordt vormgegeven met bebouwing in maximaal drie lagen. Overigens is sprake van een wijzigingsbevoegdheid, waardoor voorafgaand aan mogelijke nieuwbouw in het gebied een afzonderlijke bouwplanprocedure met bijbehorende inspraak aan de orde is.

3. Reactie van Land & Marine Trading, De Schans 1 en 15, d.d. 28 juni 2007

Land & Marine Trading bv in persoon van de heer H.J. Kok is eigenaar van de percelen De Schans 1 en 15. De huidige gebruiksmogelijkheden en daarmee de verhuurbaarheid van de panden is voor de eigenaar zeer belangrijk. Het voorontwerpbestemmingsplan lijkt de gebruikers en toekomstige huurders te beperken in de mogelijkheden. De eigenaar gaat niet alleen in op de bestemming, maar ook op de milieuvergunning. Hij vreest inperking van de huidige gebruiksmogelijkheden en van de verhuurbaarheid.

Commentaar

In het vigerende bestemmingsplan Slikkerveer-Ringdijk hebben de gronden de bestemming B10*I. De gronden met de bestemming Bedrijven zijn bestemd voor: werkplaatsen, laboratoria, magazijnen, toonzalen en loodsen ten dienste van bedrijven in de categorieën 1 tot en met 3 van de bij deze voorschriften behorende Staat van Inrichtingen, met uitzondering van detailhandelsbedrijven. En daarnaast zijn eveneens scheepsbouwerven toelaatbaar binnen het gebied met *I. Deze wijze van bestemmen is echter verouderd en wordt bij bestemmingplannen van recentere datum niet meer gebruikt. Om de toelaatbaarheid van bedrijven te bepalen wordt nu gebruikgemaakt van de brochure Bedrijven en milieuzonering van de VNG en bijbehorende Staat van Bedrijfsactiviteiten. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. In deze de Staat van Bedrijfsactiviteiten worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van woningen genoemd. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn de categorieën 1 tot en met 5 te onderscheiden. Hoe zwaarder de categorie, hoe groter de afstandindicatie tot woonbebouwing. Deze systematiek wordt breed toegepast en in vaste jurisprudentie is bevestigd dat bij toepassing alleen gemotiveerd van VNG-brochure en de Staat kan worden afgeweken. In het onderhavige geval zijn, op basis van deze systematiek en de ge-

plande woningbouw, op de locatie bedrijven tot en met categorie 3.1 toegestaan. Daarnaast is recht gedaan aan het huidige gebruik door een subbestemming "metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf" toe te kennen. Het huidige gebruik kan dus worden voortgezet, ook door een eventuele nieuwe huurder. Bij verandering van het huidige gebruik moet voldaan worden aan de milieucategorisering (maximaal bedrijfscategorie 3.1.). Het plan beperkt Land & Marine Trading dus niet haar gebruiksmogelijkheden.

4. Reactie DLA Piper Nederland N.V. namens Brush HMA B.V. d.d. 29 juni 2007

1. Brush kan zich niet committeren aan de grenswaarden van het zonebeheersplan. Brush is van mening dat er een compensatieregeling zou moeten zijn voor de kosten die gemaakt worden om aan de grenswaarden te voldoen. Compensatie ligt volgens hen op de weg van de ontwikkelaars. Brush verzoekt het voorontwerpbestemmingsplan zodanig aan te passen dat een dergelijke regeling wordt opgenomen.
2. Op 2 mei 2007 heeft Brush zienswijze ingediend tegen het ontwerpgeluidsbeheersplan De Drie Rivieren. Zij verzoekt deze als hier aangehaald en ingelast te beschouwen. Brush verzoekt aan hetgeen gesteld is in die zienswijze tegemoet te komen. Kort weergegeven behelst die zienswijze het volgende. In het geluidsbeheersplan worden enkel bestaande rechten vastgelegd en niet eventuele toekomstige ontwikkelingen die verder reiken dan deze bestaande rechten. Brush is van mening dat indien zij geen aanspraak kan maken op mogelijke uitbreidingen/veranderingen, dit haar bedrijfsvoering zal schaden. Zij verzoeken dan ook om een bandbreedte waarbinnen zij haar activiteiten mag uitbreiden. Het resultaat kan niet anders zijn dan dat de woningbouw dicht bij het perceel niet kan worden gerealiseerd. Brush verzoekt het voorontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen.
3. Brush maakt bezwaar tegen het opleggen van een maatbestemming als dit betekent dat indien de bedrijfsactiviteit wordt beëindigd deze niet mag worden vervangen door een bedrijfsactiviteit uit deze zwaardere categorie. Daarnaast wordt gewezen op de waardedaling indien Brush zou besluiten in de toekomst haar bedrijfsactiviteiten aan te passen c.q. te verkopen.
4. Gewezen wordt op het ontbreken van een beschouwing over de cumulatie van geluid van wegverkeer en industrielawaai. Het plan is op dit punt dan ook niet volledig en verdraagt zich niet met een goede ruimtelijke ordening. Het voorontwerpbestemmingsplan zal dienen te worden aangepast en de cumulatie van geluid van wegverkeer en industrielawaai dient te worden meegenomen.
5. In het verlengde van deze punten stelt Brush zich op het standpunt dat zij überhaupt niet begrijpt waarom zo dicht bij haar perceel woningbouw is gepland.

Commentaar

1. Het geluidsbeheersplan dwingt Brush niet tot het treffen van maatregelen, van compensatie is dus geen sprake. Bovendien is een dergelijke compensatieregeling een privaatrechtelijke aangelegenheid en kan niet opgenomen worden in een bestemmingsplan.
2. De aanleiding om het Geluidsbeheersplan De Drie Rivieren op te stellen is gelegen in het feit, dat de gemeente een woningbouwontwikkeling in het gebied mogelijk wil maken. Uiteraard met in achtneming van de door de bedrijven (via milieuvergunningen en algemene wettelijke regels) verkregen geluidsruimte. Het hoofddoel van het Geluidsbeheersplan is het bewaken van de vastgestelde geluidswaarden van 55 dB(A) op de gevels van de te realiseren nieuwe woningen. Het geluidsbeheersplan is op 3 augustus 2007 in werking getreden. Ieder concreet verzoek tot wijziging en uitbreiding van bedrijvigheid in het gebied zal getoetst worden aan het Geluidsbeheersplan. Uit die toetsing zal moeten blijken, in hoeverre en onder welke voorwaarden/maatregelen een bepaalde bedrijfswijziging- of uitbreiding wel of niet mogelijk is. Op voorhand is het niet mogelijk, om voor een bedrijf via het Geluidsbeheersplan voor eventuele toekomstige bedrijfsontwikkelingen een bepaalde geluidsruimte te reserveren. Deze wens van het bedrijf HMA-Brush BV kan dan ook niet worden ingewilligd.
3. In het vigerende bestemmingsplan Donkersloot, Het Zand en Oud-Reijerwaard hebben de percelen van Brush de bestemming Industrierrein. De gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor industriële en ambachtelijke bedrijven, garagebedrijven, dienstverlenende bedrijven en handelsbedrijven, een en ander met uitzondering van detailhandelsbedrijven als genoemd in artikel 1 lid 5 onder a en b. Deze wijze van bestemmen is echter verouderd, en wordt bij bestemmingplannen van recentere datum niet meer

gebruikt. Om de toelaatbaarheid van bedrijven te bepalen wordt gebruikgemaakt van de brochure Bedrijven en milieuzonering van de VNG en bijbehorende Staat van Bedrijfsactiviteiten. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. In deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van woningen genoemd. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn de categorieën 1 tot en met 5 te onderscheiden. Hoe zwaarder de categorie, hoe groter de afstandsindicatie tot woonbebouwing. Deze systematiek wordt breed toegepast en in vaste jurisprudentie is bevestigd dat bij toepassing alleen gemotiveerd van deze systematiek en Staat kan worden afgeweken. In het onderhavige geval zijn op basis van deze systematiek en de geplande woningbouw op een deel van de locatie bedrijven tot en met bedrijven categorie 3.2 en op een ander deel categorie 4.1 toegestaan. Daarnaast is recht gedaan aan het huidige gebruik door een subbestemming "elektromotoren en transformatorenfabriek" toe te kennen. Het huidige gebruik kan dus worden voortgezet. Bij verandering van het huidige gebruik moet voldaan worden aan de milieucategorisering (maximaal bedrijfs-categorie 3.2. en 4.1). Het plan beperkt Brush dus niet haar huidige gebruiksmogelijkheden. Bij het opstellen van het bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met het huidige gebruik en eventuele concrete uitbreidingsplannen. Dat is hier gedaan.

4. Deze constatering is juist. Een onderzoek naar de cumulatie van geluid zal toegevoegd worden.
5. De gemeente zet in op het herontwikkelen van de rivierzone tot woongebieden. Uit het milieuonderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, blijkt dat de aanwezige bedrijven niet in hun huidige bedrijfsvoering worden gehinderd.

5. Reactie de heer R. Viergever namens Dieselbedrijf Dordrecht BV d.d. 29 juni 2007

Dieselbedrijf Dordrecht heeft ernstige bedenkingen tegen de voorgenomen realisatie van een tweetal torenflats en horecagelegenheden in de nabijheid van haar percelen. Zij voorziet een toename aan klachten en procedures en verwacht daar hinder van te ondervinden. Zij wenst geïnformeerd en gehoord te worden door de gemeente.

Commentaar

Uit het milieuonderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, blijkt dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt. De gemeente verwacht geen noemenswaardige toename van klachten. Deze klachten zijn er immers ook niet van de bestaande woningen (ten zuiden van de Ringdijk) die zich op korte afstand van de bedrijven bevinden.

6. De heer C.A.J. Zevenhoven, namens de familie Boele d.d. 20 juli 2007

De heer Zevenhoven heeft namens de familie Boele een schets toegezonden van de voorgestane inrichting van het in eigendom zijnde perceel. Het gaat om twee appartementengebouwen en enkele woningen. Mocht de inpassing van dit plan in het voorontwerpbestemmingsplan problematisch zijn, willen zij graag van gedachte wisselen.

Commentaar

De heer Zevenhoven geeft namens de familie Boele een alternatieve invulling aan als reactie op de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid II op delen van hun perceel. Deze invulling gaat uit van herinrichting van hun totale bezit, de bedrijfskavel en de woonkavel. De ingediende schets toont een ruimtelijke voortzetting van de plannen zoals voorgesteld op de "Schiepolocatie" met een accent op gestapelde woningbouw. Naar aanleiding van de reactie heeft overleg plaatsgevonden, waarin is uitgelegd waarom in het voorontwerpbestemmingsplan niet is gekozen voor een dergelijke opzet. Vervolgens is in overleg gezocht naar een ruimtelijke oplossing die aansluit bij de randvoorwaarden van de gemeente en de wensen van de familie Boele. Het resultaat daarvan wordt hieronder toegelicht.

De ruimtelijke visie voor Slikkerveer Rivieroevers gaat uit van herinrichting van twee grootschalige bedrijfslocaties aan de oost- en de westzijde van het plangebied. Bij deze herinrichting ligt het accent op gestapelde bebouwing. Voor het centraal gelegen lint langs de Ringdijk is de huidige situatie met vooral grondgebonden woningen leidend. Daarom zijn hier alleen mogelijkheden geboden voor het vervangen van enkele (kleinschalige) bedrijfsperven door grondgebonden woningbouw. Verdichting van het lint, bijvoorbeeld door extra woningbouw op grotere per-

celen wordt ook niet voorgestaan om de bestaande afwisseling in bebouwing en perceelsinvulling te behouden.

Door de nu voorgestelde koppeling van het bedrijfsperceel en het woonperceel van de familie Boele ontstaat een groot te herinrichten gebied met een totale breedte van circa 150 m gelegen tussen Ringdijk 450 en Ringdijk 462. Dit biedt de mogelijkheid om een afwisselend kleinschalig bebouwingsbeeld te realiseren, waarin de wens van de eigenaar om ook appartementen op te nemen wel inpasbaar is. Uitgangspunt daarbij moet zijn dat aan zowel de oost- als westzijde van het perceel in verband met een goede overgang met de belendende bebouwing grondgebonden wordt gebouwd. Ten aanzien van de bebouwing zijn verder de navolgende randvoorwaarden geformuleerd:

- alle woongebouwen dienen direct georiënteerd te zijn op de Ringdijk;
- alle woningen hebben voortuinen van minimaal 5 m diep, waarbij een enigszins verspringende rooilijn is toegestaan;
- alle bebouwing, dus ook het appartementengebouw dient in maximaal in twee lagen met (bewoonbare) kap te worden gerealiseerd;
- om aan te sluiten bij de schaal van het bebouwingslint is een maximale breedte van 20 m toegestaan. Als sprake is van een sterke geleiding, bijvoorbeeld door aanzienlijke terugligging van delen van het gebouw dan kan incidenteel een grotere breedte (tot maximaal 25 m) worden toegestaan;
- diversiteit in massa, hoofdvorm en architectuur is noodzakelijk om aan te sluiten bij de omgeving en een projectmatig beeld te voorkomen;
- de goothoogte bedraagt maximaal 7 m, de nokhoogte maximaal 11 m;
- de afstand van de afzonderlijke hoofdgebouwen tot aan hun perceelsgrenzen bedraagt voor grondgebonden woningen minimaal 5 m en voor het appartementengebouw minimaal 10 m;
- parkeren dient zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden, waarbij bij het appartementengebouw een gebouwde (ondergrondse) parkeervoorziening voor bewoners verplicht is.

Uitgaande hiervan is op basis van een globale schets een inschatting gemaakt van een inpasbaar aantal woningen. Bij een gecombineerde ontwikkeling leidt dit tot 5 á 7 grondgebonden woningen (afhankelijk van keuze vrijstaand of tweekappers) en maximaal 6 appartementen in één villa. In geval van uitsluitend grondgebonden woningen is wederom afhankelijk van het type ruimte voor 7 tot 10 woningen. Op basis hiervan is het maximaal aantal wooneenheden op 13 vastgelegd.

Bovenstaande regels voor de herontwikkeling van het totale gebied (bedrijfs- en woonkavel) zullen worden toegevoegd aan het bestemmingsplan en zullen – voor zover juridisch mogelijk – in de relevante wijzigingsbevoegdheid (II) worden vastgelegd.

7. Holland Special Pumps/UHP Systems BV. d.d. 20 juni 2007

De heer H.J. de Wit, eigenaar van HSP en UHP heeft voor beide bedrijven afzonderlijk een reactie gegeven die inhoudelijk gelijk is en hetzelfde pand betreft. In de reacties wordt aangegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan inhoudelijk totaal verschillend is van de zienswijze van HSP/UHP. Hij heeft derhalve verzocht hierover van gedachte te wisselen.

Commentaar

De gemeente heeft overleg gevoerd met Holland Special Pumps BV en UHP Systems BV. De plankaart wordt aangepast naar aanleiding van dat overleg.

7.2. Overleg ingevolge artikel 10 Bro

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

1. provincie Zuid-Holland;
2. VROM Inspectie Regio Zuid-West;
3. ministerie van Economische Zaken Regio Zuid-West;
4. ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit;
5. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland;
6. waterschap Hollandse Delta;
7. DCMR Milieudienst Rijnmond;
8. N.V. Nederlandse Gasunie West;
9. Oasen;
10. N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland;
11. Openbaar vervoer Connexxion;
12. Stadsregio Rotterdam K.H. Van Staalduine;
13. gemeente Nieuw Lekkerland;
14. gemeente Nederlek;
15. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas;
16. NV Eneco.

Van de onder 7 en 10 genoemde instanties is geen reactie ontvangen. De overige genoemde instanties hebben wel inhoudelijk gereageerd. Hieronder volgt een samenvatting van de reacties die zijn ingebracht, evenals de beantwoording daarvan door burgemeester en wethouders van Ridderkerk. Voorts is per reactie kort aangegeven of en zo ja hoe het bestemmingsplan naar aanleiding daarvan is aangepast. In bijlage 8 zijn de brieven van de instanties opgenomen.

Ad 1 en 12 Provincie Zuid-Holland en Stadsregio Rotterdam

Het plan past binnen de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en is in overeenstemming met het RR2020 (streekplan en regionaal structuurplan). Verder worden de volgende opmerkingen gemaakt.

1. In het plan wordt geen inzicht gegeven in de luchtkwaliteit binnen het gebied. Er dient een onderzoek te worden opgesteld.
2. In de toelichting wordt genoemd dat er een ondergrondse 50 kV hoogspanningsleiding ligt (Zwijndrecht-Ridderkerk). Op de plankaart is de hoogspanningsleiding echter niet terug te vinden. Verzocht wordt de plankaart aan te passen.
3. Hogere grenswaarden (wegverkeerslawaaï) voor de te realiseren woningen en eventuele andere geluidsgevoelige bestemmingen moeten tijdig, maar in ieder geval voor de vaststelling van het bestemmingsplan, zijn vastgesteld. Dit geldt, blijkens vaste jurisprudentie, ook voor de via de wijzigingsbevoegdheid te realiseren bestemmingen.
4. Bij het plan dient een overzichtskaart van het gezoneerde industrieterrein te worden toegevoegd. Hogere grenswaarden (industrielawaai) dienen voor de vaststelling van het plan te worden vastgesteld. Verder kan ingestemd worden met het opstellen van een geluidsbeheersplan.
5. Er dient inzicht verschaft te worden in duurzame energievoorzieningen zoals de provinciale nota Regels-voor-Ruimte voorschrijft.
6. In het plan wordt uitgegaan van een vloerpeil van 3,8 m boven NAP. Uit het plan is niet op te maken waarop deze norm is gebaseerd en in hoeverre rekening is gehouden met zeespiegelstijging en het falen van de Maeslantkering. De toelichting dient aangevuld te worden met een risicobeschrijving.
7. Het vermelde bouwpeil van 3,8 m boven NAP dient juridisch verankerd te worden in de voorschriften. Ook dient het te hanteren bouwpeil te worden vastgelegd als ingangshoogte van ondergrondse parkeergarages.
8. De in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid en bestemming woondoeleinden ligt deels over de bestemming primair waterkering. Als vastgehouden wordt aan deze opzet dient in artikel 7 van de voorschriften een bepaling opgenomen te worden dat eerst advies ingewonnen dient te worden bij de waterbeheerder alvorens van de wijzigingsbevoegdheid gebruikgemaakt kan worden.
9. Aan de toelichting van het plan dient een beschrijving te worden toegevoegd, hoe omgegaan is met de wateradviezen van het waterschap en Rijkswaterstaat.

10. Hoge bouwwerken en gebouwen in Ridderkerk kunnen invloed hebben op het beschermde dorpsgezicht Kinderdijk. Middels een hoogte-effectrapportage dient hierin inzicht verschaft te worden. Aan de Rijksdienst voor Archeologie, cultuurlandschap en Monumenten dient hierbij advies te worden gevraagd.

Commentaar

1. Dit luchtkwaliteitonderzoek zal nog worden uitgevoerd.
2. Dit berust op een misverstand: de leiding staat wel op de plankaart (ter hoogte van de Ringdijk 380).
3. Het ontwerpbesluit hogere waarden zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan bekend gemaakt worden.
4. De overzichtskaart zal in de toelichting worden opgenomen. Zie verder onder C.
5. In de toelichting zal kort ingegaan worden op het aspect duurzaamheid c.q. duurzame energievoorzieningen.
6. Het is niet gebruikelijk in een bestemmingsplan een risicobeschrijving op te nemen met betrekking tot het falen van een primaire waterkering en een eventuele zeespiegelstijging.
7. Deze opmerking wordt verwerkt: het aan te houden maaiveld bij herinrichting van de buitendijks gelegen gebieden zal worden verankerd in de voorschriften.
8. In de wijzigingsregels zal worden opgenomen dat advies van de beheerder van de waterkering ingewonnen dient te worden alvorens gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid.
9. De adviezen van de waterbeheerders worden verwerkt in de plantoelichting.
10. De toelichting zal worden aangevuld met een analyse over de hoogte-effecten van de voorgenomen bebouwing op het beschermde dorpsgezicht Kinderdijk. Zie ook beantwoording overlegreactie gemeente Nieuw-Lekkerland (ad 13).

Ad 2, 3, 4, en 5 VROM Inspectie Regio Zuid-West gezamenlijke rijksreactie

In een gezamenlijke reactie worden de volgende punten genoemd. Geen van de overige rijksdiensten, zoals vertegenwoordigd in de Provinciale Planologische Commissie provincie Zuid-Holland, hebben aanleiding gezien om opmerkingen over het voorontwerpplan te maken.

1. (VROM-inspectie). Het aspect luchtkwaliteit is voor het plangebied nog niet nader uitgewerkt. Op deze wijze is niet inzichtelijk wat de luchtkwaliteit in het gebied is. Verzocht wordt in het ontwerpbestemmingsplan de resultaten van nog nader uit te voeren onderzoek en de eventuele consequenties c.q. maatregelen te verwerken.
2. (VROM-inspectie). Verzocht wordt naast de hoogspanningsleiding ook eventueel andere leidingen aan te geven. Nabij het plangebied zou sprake zijn van een defensie pijpleiding. Verzocht wordt het plan aan te vullen.
3. (Rijkswaterstaat). Het buitendijks deel van het plangebied valt onder het regime van de Beleidslijn Grote Rivieren (BGR). Omdat het in de BGR vastgestelde beleid en de impact daarvan op het plangebied ook via het ruimtelijk spoor zijn weerslag dient te krijgen, hoort deze onder het beleidskader genoemd te worden. In het plan zou in het licht van de BGR een toetsing moeten plaatsvinden en zouden de resultaten hiervan voldoende kenbaar moeten worden gemaakt. Er wordt gewezen op de evaluatie van het Rijksrivierenbesluit, mogelijk wordt besloten het bergend regime te wijzigen. Het BGR is dan niet meer van toepassing. Omdat hierover nog geen duidelijkheid bestaat, zou Ridderkerk een variant moeten uitwerken waarbij het bergend regime blijft bestaan.
4. (Rijkswaterstaat). In de toelichting staat op pagina 35 bovenaan aangegeven dat de Nieuwe Maas wordt aangemerkt als KRW-lichaam. Verder wordt hier niet op ingegaan. In het plan zou moeten worden aangegeven op welke wijze de gemeente met betrekking tot de oevers invulling geeft aan de KRW.
5. (Rijkswaterstaat). Voor de Nieuwe Maas bedraagt de advieshoogte voor het maaiveld NAP + 3,70 m. Voor het gebied langs de Noord bedraagt de advieshoogte NAP +3,86 m. Geadviseerd wordt voor het vloerpeil van gebouwen een wat grotere hoogte aan te houden, namelijk NAP +3,90 m. Verzocht wordt deze hoogtes te verankeren in de planvoorschriften.
6. (Rijkswaterstaat). Het lijkt ons nuttig en zinvol de vrijwaringszone van 20 m op de plankaart en in de voorschriften te verankeren. Uitzondering hierop vormt de inpassing van de monumentale loods, zoals eerder overeengekomen. Verder wordt in deze paragraaf de conclusie getrokken dat het aspect externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaar-

lijke stoffen geen beperkingen oplegt aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt gewezen op de beleidsontwikkelingen van de ministeries van V&W en VROM voor het basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen. Als uitgangspunt wordt een "plasbrandaandachtsgebied" gehanteerd waarbij een zonering van 25 m is vastgesteld. Gezien het beleidsproces wordt het nuttig gevonden hierop te anticiperen.

7. (Rijkswaterstaat). In artikel 16 Water is in lid 2 bepaald dat op deze gronden onder andere steigers mogen worden gebouwd. Er wordt op gewezen dat het op grond van het Binnenvaartpolitiereglement 1984 en het daarop gebaseerde ligplaatsbeleid Hoofdvaarwegen Dienst Zuid-Holland verboden is om op de Noord en de Nieuwe Maas ligplaats te nemen.
8. (Rijkswaterstaat). Over een deel van het plangebied heeft in het kader van het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 19 WRO al eerder afstemming met de gemeente plaatsgevonden over de wateraspecten.

Commentaar

1. In het ontwerpbestemmingsplan zullen de resultaten van nog nader uit te voeren onderzoek en de eventuele consequenties c.q. maatregelen verwerkt worden.
2. De defensie pijpleiding is niet meer als zodanig in gebruik.
3. De Beleidslijn Grote Rivieren is reeds genoemd en samengevat in het beleidskader. Daarbij blijft het bergend regime wel degelijk gelijk aan de huidige situatie. De oeverlijn blijft namelijk gehandhaafd en zowel in de huidige als in de toekomstige situatie maakt het plangebied geen onderdeel uit van het watervoerende gedeelte van de rivier, ook niet bij hoge waterstanden.
4. De aard van de ontwikkeling en het toekomstige gebruik van de oeverzone vereisen een harde oeverbeschouwing. Ook in de huidige situatie is het plangebied voorzien van harde oevers, de situatie verandert dus niet als gevolg van de ontwikkeling. Enkel schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de Nieuwe Maas zodat het plan geen negatieve effecten heeft op de waterkwaliteit van het water in de Nieuwe Maas.
5. Het vloerpeil van woningen zal hoger zijn dan het bouwpeil. Het aan te houden maaiveld zal nog in de voorschriften worden verwerkt.
6. Het plan voorziet in een vrijwaringszone van 20 m. Bij de wijzigingslocaties zal een vrijwaringszone van 25 m worden opgenomen in de wijzigingsregels.
7. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
8. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 6. Waterschap Hollandse Delta d.d. 31 juli 2007

Het waterschap geeft aan dat de op de plankaart aangegeven waterkering en gebruiksfuncties in overeenstemming zijn met de legger van Hollandse Delta. Conform de provinciale verordening "Regels-voor-Ruimte" is er ook op het gebied van wegen, waterkeringen en zuiveringstaak vroegtijdig overleg gevoerd en zijn de daarbij gemaakte opmerkingen op een juiste wijze in het plan verwerkt. Gelet op het voorgaande hebben zij geen opmerkingen ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers.

Commentaar

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en geeft geen aanleiding tot wijzigingen.

Ad 8. N.V. Nederlandse Gasunie d.d. 31 juli 2007

Hoewel ten tijde van het vooroverleg medio maart 2002 nog is aangegeven dat zich juist buiten het plangebied een hoofdaardgastransportleiding bevond, blijkt uit het huidige intekenwerk dat deze leiding toch binnen het plangebied is gelegen. Verzocht wordt de plankaart aan te vullen met de leiding. Tevens wordt verzocht de leiding in de toelichting op te nemen onder paragraaf 4.8 "Leidingen" en in de voorschriften onder artikel 18 "Leidingen", ter breedte van 5 m ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, een medebestemming te geven.

Commentaar

Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangevuld.

Ad 9. Oasen drinkwater d.d. 27 juli 2007

Oasen mist in het plan twee cruciale bestemmingen:

1. het plangebied is gesitueerd in een boringsvrije zone wat in het voorontwerpbestemmingsplan niet expliciet wordt genoemd;
2. tevens is een grondwaterbeschermingsgebied aanwezig.

Voor de drinkwatervoorzieningen zijn deze bestemmingen van essentieel belang. Zij verzoeken dan ook deze bestemmingen en bijbehorende voorschriften expliciet in het plan op te nemen.

Commentaar

Per brief van 6 januari 2006 (kenmerk 05/22438 afd. SO) is het gemeentelijk standpunt inzake het opnemen van waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en boringszones in bestemmingsplannen aan Oasen medegedeeld.

De gemeente Ridderkerk zal vooralsnog in bestemmingsplannen alleen het waterwingebied direct aanduiden en beschermen. Voor de overige beschermingszones (grondwaterbeschermingsgebied en boringsvrije zone) zal in de toelichting van bestemmingsplannen worden gewezen op deze zones en daarmee geattendeerd worden op de belangen van waterwinning en de rol van de provincie als bevoegd gezag.

Ad 11. Reactie Basis Bedrijfshuisvesting, namens Green Properties B.V. aangaande de Leidekkerstraat 2 d.d. 22 juni 2007

In deze reactie wordt aangegeven dat de Leidekkerstraat 2 niet meer in eigendom is bij Connexion.

Commentaar

Dit pand is niet gelegen in het plangebied. Navraag bij de heer Smaal van Connexion leert dat er verder geen opmerkingen zijn aangaande het bestemmingsplan. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 13. Burgemeester en wethouders gemeente Nieuw-Lekkerland d.d. 19 juli 2007

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuw-Lekkerland vraagt aandacht voor de locatie De Schans/De Drie Rivieren, waar een deel bestemd is voor "woondoel-einden". Vanuit het UNESCO werelderfgoed molengebied Kinderdijk gezien ligt deze locatie aan de overzijde van de Noord. Op de locatie staan vijf woontorens ingetekend variërend van een bouwhoogte van 48 m tot ruim 70 m. Het college schat in dat deze woontorens vanuit het molengebied, in ieder geval vanaf de dijk, zodanig zichtbaar zijn dat zij van invloed zullen zijn op de unieke waarde van het molengebied. Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor deze constatering.

Commentaar

De effecten van de nieuwbouw op het molengebied van Kinderdijk zijn beperkt vanwege de onderlinge afstand, de aanwezigheid van het nabijgelegen bebouwingslint met een hoge bebouwingsdichtheid en de grootschalige werfcomplexen op het bedrijventerrein tussen de locatie en het molengebied. Om dit toe te lichten, is een schematische doorsnede opgesteld en analyse gemaakt die het effect in beeld brengt. Hieruit blijkt dat vanaf delen van de dijk er enig zicht is op de bovenste delen van de torens, die als zodanig de nabijheid van Ridderkerk en de stadsregio zullen benadrukken. Gelet op de afstand en de tussenliggende bebouwing zal ook onder invloed van een veelal heilige horizon het beeld vervagen. Daarbij moet ook worden bedacht dat sprake is van transformatie van grootschalige milieuhinderlijke bedrijvigheid naar een hoogwaardig woonmilieu. Uitgaande daarvan wordt juist gesteld dat een andere, betere context voor de weide omgeving, inclusief het molengebied en de dijkbebouwing ontstaat. Een ontkenning van de nabijheid van de stad ligt dan ook niet in de rede.

Ad 14. Burgemeester en wethouders gemeente Nederlek d.d. 8 augustus 2007

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nederlek doen een dringend beroep op het college van Ridderkerk om de hoge woontorens te heroverwegen en te kiezen voor een stedenbouwkundig plan dat meer recht doet aan de ligging van de locatie op de grens van het Groene Hart. Het oprukken van de Randstedelijke bebouwing van de buurgemeente

Krimpen aan den IJssel, maar ook van de gemeente Ridderkerk, heeft de nadrukkelijke aandacht. Het oprichten van meerdere hoge woontorens aan het rivierfront van Ridderkerk kan de belevingswaarde van de Krimpenerwaard mogelijk negatief beïnvloeden. Er wordt veel aan gedaan om de waarden te verfraaien en de cultuurhistorische waarden van het gebied zoveel mogelijk in stand te houden en waar mogelijk te versterken.

Commentaar

Het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroever voorziet in de transformatie van verouderde en milieubelastende bedrijventerreinen naar hoogwaardige woonmilieus. De gemeente is zich ervan bewust dat dit leidt tot een veranderend aanzien van Ridderkerk vanuit de Krimpenerwaard. Die verandering, die met name wordt bepaald door de hoogte en niet door de omvang van de nieuwe bebouwing, moet echter gezien worden vanuit de integrale kwaliteitssprong die wordt gemaakt. Daarbij verdwijnen hinderlijke milieueffecten en de rommelige ruimtelijke uitstraling (ook van grootschalige bebouwing) en maken plaats voor een aantrekkelijk stedelijk nieuw woonmilieu, dat overigens ook profiteert van het uitzicht over de mooie Krimpenerwaard.

De toegepaste hoogte is veelal aanzienlijk hoger dan de oorspronkelijke bedrijfshallen, maar deels vergelijkbaar met bestaande en verdwenen hoogteaccenten zoals de hoogspanningsmasten en bedrijfskranen. De voorgestelde extra accentuering van het Drierivierenpunt komt zowel voort uit de ligging ten opzichte van de waterwegenknoop als de wens om het gebied nadrukkelijk te verbinden met de binnendijkse woongebieden van Ridderkerk.

Door de realisering van diverse torens met woningen in diverse prijsklassen wordt tevens een belangrijke doelstelling ten aanzien van woningbouwontwikkeling in Ridderkerk mogelijk. Daarbij moet worden bedacht dat Ridderkerk door de ingesloten ligging tussen snelwegen en rivieren en de doorsnijding door de rijksbufferzone vrijwel de gehele woningbehoefte binnen en aan de randen van bestaand stedelijk gebied moet realiseren. De herstructurering van oeverlocaties vertegenwoordigt daarin een belangrijk aandeel, zoals ook aangegeven in RR2020.

De effecten van de hoogbouw op de beleving van de Krimpenerwaard zijn moeilijk exact te benoemen. Voor grote delen van het Groene Hart geldt dat de nabijheid van de Randstad voelbaar en zichtbaar is. Dit is vanwege de omvang en verstedelijking van dit deel van Nederland eerder een gegeven dan een bewuste keuze. In die zin krijgt het Groene Hart steeds meer de betekenis van het "central-park" van de Randstad, wat zich ook vertaalt in de toenemende aandacht voor en transformatie tot recreatief en cultuurhistorisch waardevol gebied. Overigens zal juist door de herinrichting van veel open landbouwgebieden naar meer besloten natuur- en recreatiegebieden de zichtbaarheid van de stad vanuit de polders aanzienlijk afnemen.

De keuze voor meer geleidelijke of juist heldere (soms ook ruimtelijk harde) overgangen tussen "stad en land" moet ook in die context worden gezien. De ligging van Ridderkerk aan de rivier, die tevens de harde grens met het Groene Hart vormt, is in dat opzicht ook cultuurhistorisch gezien een argument om te kiezen voor een duidelijke stedelijke afronding met een frontvorming langs en accentuering van de oevers.

Ad 15. Kamer van Koophandel Rotterdam d.d. 15 augustus 2007

De Kamer van Koophandel Rotterdam is in algemene zin geen voorstander van transformatie van bedrijventerreinen in woongebieden. In het bijzonder als het, zoals in dit voorontwerp, gaat om de transformatie van watergebonden bedrijventerreinen, alwaar bedrijven in de hogere (milieu)categorieën zijn toegestaan. Er is een tekort en dat zal alleen maar groter worden. De Kamer van Koophandel is van mening dat bij transformatie van (actieve) bedrijventerreinen rekening moet worden gehouden met de rechten van de gevestigde bedrijven, dat de bedrijven niet te lang in onzekerheid mogen verkeren over het al dan niet toepassen van de wijzigingsbevoegdheid en de termijn waarbinnen daadwerkelijk wordt overgegaan tot het uitkopen van deze bedrijven.

De Kamer van Koophandel Rotterdam staat onder voorwaarden niet negatief tegenover de transformatie van de bedrijventerreinen aan het westelijk deel van de Ringdijk. Daarentegen staat zij uiterst negatief tegenover de realisatie van een nieuwe woonwijk grenzend aan het bestaande gezonde bedrijventerrein De Schans en deels binnen de geluidszone van het industrieterrein IHC Kinderdijk.

1. Op het grotere meest westelijk gelegen bedrijventerrein zijn 29 bedrijven actief. In het voorontwerp wordt niet ingegaan op alternatieve locaties en de termijn waarbinnen de bedrijven elders moeten worden gehuisvest.

2. Het voorontwerp biedt de mogelijkheid direct grenzend aan het gezoneerde bedrijventerrein De Schans een geheel nieuwe woonwijk (maximaal 365) woningen te realiseren. De bouw van woningen in de directe nabijheid van een dergelijk bedrijventerrein en (deels) binnen de geluidscontour van IHC Kinderdijk achten zij onverstandig. De bedrijfsactiviteiten op dit terrein alsmede het bedrijventerrein IHC Kinderdijk zal vroeg of laat beperkt worden door de oprukkende woningbouw. De stelling in de toelichting dat de bedrijven in hun functioneren niet worden belemmerd achten zij, op termijn, uiterst onwaarschijnlijk. Menig gezoneerd bedrijventerrein zit momenteel op slot. Bedrijven op deze terreinen kunnen geen bouw- of milieuvergunning meer krijgen en moeten dure maatregelen treffen ten einde geluidshinder te beperken. Het is slechts een kwestie van tijd dat ook de bedrijven op het gezoneerde bedrijventerrein De Schans met deze problemen worden geconfronteerd.
3. Het voorontwerp ziet op de bouw van een aantal woningen binnen de zonegrens industrieterrein IHC Kinderdijk. Strikt genomen mogen hier geen woningen worden gebouwd. In de toelichting wordt verwezen naar de juridische mogelijkheid om hier toch woningen te realiseren. Zij zijn geen voorstander van het bouwen van woningen binnen de geluidszone van een bedrijventerrein. Daar komt bij dat in de toelichting wordt gesproken over hoogwaardige woongebieden. Waar sprake is van toegestaan industrieel lawaai is geen sprake van hoogwaardig wonen. Verder wordt er gesproken over functiemenging. De Kamer van Koophandel is van mening dat deze vorm van functiemenging ongewenst is. Op het terrein vinden veelal zwaardere bedrijfsactiviteiten plaats, welke een ligging op grotere afstand van woningen vereist.
4. De realisatie van twee woonwijken aan de Ringdijk zal voorts van invloed zijn op de bereikbaarheid van het gebied. In de toelichting op het voorontwerp wordt naar de mening van de Kamer van Koophandel onvoldoende aandacht besteed aan de pieken in de verkeersbewegingen en de gevolgen op de ontsluitingswegen. Verder wordt er onvoldoende ingegaan op de sterk verminderde bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen.
5. In de onderzoeken naar lawaai is geen rekening gehouden met cumulatie van deze vormen van lawaai. In de toelichting wordt aangegeven dat een dergelijk onderzoek nog moet plaatsvinden. Tevens moet er nog onderzoek worden gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer. Dit onderzoek is van belang voor de bedrijven. Immers, verslechtering van de luchtkwaliteit beperkt de bedrijfsactiviteiten. De Kamer van Koophandel acht het onzorgvuldig dat vooruitlopend op de uitkomsten van voornoemde onderzoeken het voorontwerp reeds ter inzage wordt gelegd dan wel ex artikel 10 Bro wordt overlegd. Slechts na onderzoek van alle relevante feiten kan een oordeel worden gevormd over de haalbaarheid van de gewenste planologische wijziging.
6. Zij willen nader geïnformeerd worden over de voornoemde onderzoeken, het overleg tussen gemeente en het bedrijfsleven alsmede over de schadeloosstelling van bedrijven bij de transformatie van bedrijventerreinen naar woongebieden in het westelijk deel van de Ringdijk.

Commentaar

1. De bedrijven kunnen hun activiteiten op de huidige locatie voortzetten. Er is derhalve geen aanleiding in te gaan op alternatieve locaties.
2. Het regionaal beleid vastgelegd in RR2020 voorziet voor de rivieroeveren in een transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke gebieden. Om dit ook in Ridderkerk mogelijk te maken en vooraf duidelijkheid te geven over de effecten op de geluidsruimte van bedrijven die voorlopig nog op hun locatie blijven, is het geluidsbeheersplan opgesteld. Daaraan worden alle ontwikkelingen getoetst. Hierbij is rekening gehouden met de milieuvergunningen van de betreffende bedrijven en eventuele concrete plannen van bedrijven voor uitbreiding/wijziging van hun bedrijfsvoering. Uit het geluidsonderzoek blijkt niet dat De Schans op slot komt te zitten. De gemeente Ridderkerk levert met de aanwezigheid en ontwikkeling van een groot aantal bedrijventerreinen een belangrijke bijdrage aan de vestigingsmogelijkheden voor vele vormen van bedrijvigheid in dit deel van de stadsregio. Nu Veren Ambacht vrijwel geheel is uitgegeven, wordt hard gewerkt aan de realisering van het bedrijventerrein Cornelisland. Verouderde bedrijventerreinen langs de oevers zijn deels gerevitaliseerd, maar worden deels ook getransformeerd tot aantrekkelijke woongebieden. Het gegeven dat de daar oorspronkelijk gevestigde industrie niet altijd meer ter plaatse een toekomst heeft is daarbij veelal leidend. De reeds bestaande milieutechnische beperking en de gewenste schaalvergroting spelen daarbij vaak een belangrijke rol. De integrale

afweging hierin is reeds gemaakt in het kader van RR2020, waarbij ook het belang van hoogwaardige woongebieden voor de economische ontwikkeling van de stadsregio is benadrukt. Uitgaande hiervan past de in het voorliggende bestemmingsplan voorgestelde transformatie uitstekend in het integrale regionale beleid, waarbij Ridderkerk juist ook het belang van een economisch vitaal grondgebied onderschrijft en verwezenlijkt.

3. De gemeente Ridderkerk maakt in dit bestemmingsplan gebruik van de wettelijke mogelijkheid om binnen de geluidszone van IHC Kinderdijk nieuwe woningen te bouwen. Het spreekt voor zich dat de gemeente hierbij op een zorgvuldige wijze met de belangenafweging (onder andere op het gebied van industrielawaai) omgaat. Het effect van IHC Kinderdijk op het woongebied is beperkt. Uit onderzoek van DCMR blijkt dat op de meest nabij gelegen woningen op De Schans de geluidsbelasting maximaal 55 dB(A) is en geen dove gevels nodig zijn. De kwalificatie hoogwaardig woonmilieu heeft uiteraard ook te maken met de ligging aan de rivieroever, het uitzicht vanuit de woningen over het (stedelijk) landschap, de beoogde kwaliteit van de woningen, de nabijheid van groengebieden en de goede ontsluiting van het gebied.
4. In de toelichting zal nog nader aandacht besteed worden aan de pieken in de verkeersbewegingen en het effect daarvan op de ontsluiting van het gebied.
5. De noodzakelijke onderzoeken zullen toegevoegd worden aan het ontwerpbestemmingsplan. Naar aanleiding daarvan is er de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.
6. De onderzoeken zullen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. De gemeente heeft naar aanleiding van inspraakreacties contact met een aantal van de bedrijven op de locatie.

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten en aanpak milieuzonering 1

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

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

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

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

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor lokale en regionale bedrijventerreinen al dan niet in combinatie met verspreid gesitueerde bedrijfsbestemmingen (en dus in mindere mate voor grootschalige industrieterreinen met zware industrie). Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "Lijst van bedrijfstypen").

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

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

- De basiszoneringslijst van de VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.
- In de VNG-lijst zijn de 10 richtafstanden ondergebracht in 6 categorieën. Met name voor de categorieën 3 en 4 blijkt dit in de praktijk op lokale en regionale bedrijventerreinen vaak onhandig te zijn. Er moet dan zonder nadere noodzaak altijd worden uitgegaan van de grootste afstand binnen deze categorie. Om een meer gedifferentieerde milieuzonering mogelijk te maken zijn de categorieën 3 en 4 – overeenkomstig de richtafstanden van de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie – onderverdeeld in 2 subcategorieën (categorieën 3.1 en 3.2 respectievelijk 4.1 en 4.2). Hierdoor wordt meer duidelijkheid gegeven over de aan te houden richtafstanden.
- De VNG-lijst gaat in het algemeen uit van relatief grote bedrijven en houdt daardoor weinig rekening met de specifieke situatie van kleinere en daardoor veelal minder hinderlijke bedrijven die veelvuldig op lokale bedrijventerreinen, in dorpskernen en dergelijke voorkomen. De praktijk leert dat deze kleinere bedrijven, uitgaande van de Lijst van bedrijfstypen, zonder milieuredenen zouden worden uitgesloten van de vestiging op dergelijke locaties; of dat ten behoeve van de vestiging onnodige vrijstellingsprocedures zouden moeten worden doorlopen. Voor de meest voorkomende bedrijfstypen is daarom in deze Staat, op basis van andere literatuurbronnen en praktijkervaringen, een nadere differentiatie naar be-

drijfsgrootte toegepast¹⁾. Deze differentiatie is conform de VNG-systematiek: ook in de basiszoneringslijst komt differentiatie naar bedrijfsgrootte voor. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is deze differentiatie alleen voor meerdere bedrijfsactiviteiten toegepast.

- Incidenteel komt ook het tegenovergestelde voor, namelijk dat de feitelijke hinder/richtafstand bij specifieke activiteiten groter is dan de Lijst van bedrijfstypen aangeeft. Voor de betreffende bedrijven is de categorie-indeling op grond van veelvuldige praktijkervaringen²⁾ aangepast.
- Ter verduidelijking van de informatie in de VNG-lijst zijn de "geluidshinderlijke inrichtingen", zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder, ondergebracht in afzonderlijke categorieën (categorieën 4.1A tot en met 6A). Dit om voor iedereen duidelijk te maken welke activiteiten alleen op terreinen met een vastgestelde geluidszone zijn toegestaan. Daarmee wordt voorkomen dat bedrijven, burgers en handhavers twee afzonderlijke lijsten moeten raadplegen. Als bronnen hiervoor zijn de Lijst van bedrijfstypen en het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer gehanteerd.
- In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven welke milieuaspecten (mede) maatgevend zijn voor de categorie-indeling.

Algemeen beleid voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De hier gebruikte Staat deelt de bedrijfsactiviteiten conform de VNG-publicatie in 6 gewone categorieën in. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie. Binnen de categorieën 3 en 4 zijn elk twee subcategorieën onderscheiden.

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

- | | |
|--------------|--|
| categorie 1: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn in woonwijken. |
| categorie 2: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m. |
| categorie 3: | <p>bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · subcategorie 3.1: gescheiden door een weg of een groenstrook (afstandsindicatie 50 m); · subcategorie 3.2: gescheiden door een andere niet of weinig gevoelige functie (afstandsindicatie 100 m). |
| categorie 4: | <p>bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> · subcategorie 4.1: afstandsindicatie 200 m; · subcategorie 4.2: afstandsindicatie 300 m. |

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

2) Zo heeft de praktijk bijvoorbeeld geleerd dat transportbedrijven waar vrachtauto's met draaiende koelinstallaties worden gestald (aanzienlijk) meer hinder kunnen veroorzaken dan de VNG-lijst vermeldt. Hetzelfde geldt voor grootschalige loonbedrijven.

categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed, op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (afstandsindicaties van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1.000 m, categorie 6: 1.500 m).

De bedrijfsactiviteiten uit categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A hebben betrekking op de "geluidshinderlijke inrichtingen" zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder jo. artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Wat de mate van hinder en gewenste afstand betreft, komen zij overeen met de categorieën 4.1/4.2, 5 en 6, maar zij zijn alleen toelaatbaar indien rond het betreffende terrein een geluidszone ex artikel 41 of 53 van de Wet geluidhinder is vastgesteld. Indien geen zone is vastgesteld, wordt vestiging van de geluidshinderlijke inrichtingen overigens voor alle zekerheid ook in de doeleindenomschrijving van de betreffende bestemming uitgesloten, tenzij volgens de doeleindenomschrijving geen bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.1 en hoger zijn toegestaan.

Globale beleidslijn voor afwijkende gebiedstypen

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan (behalve voor categorie 2) uit van zonering ten opzichte van een "rustige woonwijk". Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan, indien nodig, voor andere omgevingstypen worden afgeweken van de richtafstanden. Daarbij is van belang te constateren dat de VNG-lijst richtafstanden zijn; door hiervan uit te gaan kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke knelpunten voor alle milieuaspecten, door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuspoor, ook bij kleinere afstanden kan worden voorkomen.

Bij de toepassing van dit principe met gebruikmaking van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:

- leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);
- de richtafstanden worden met het oog op een praktisch hanteerbare werkwijze voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd of verhoogd.

In de onderstaande tabel worden de meest voorkomende gebiedstypen omschreven waar een afwijking van de richtafstanden veelal gewenst of noodzakelijk is¹⁾. De tabel geeft echter alleen een richtsnoer. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Per plan moeten de noodzaak/wenselijkheid van afwijking en de aanpak in de plantoelichting nader worden beoordeeld en gemotiveerd.

gebiedstype	toegestane afwijking	motivering
1a. gebied waar functiemenging wordt nagestreefd (bijv. nieuw woongebied met toevoeging van bedrijvigheid)	verlaging richtafstanden met 1 afstandsstap	kortere afstand is aanvaardbaar in het belang van functiemenging (levendigheid, handhaving bestaande woningen)
1b. verspreid gesitueerde woningen in een gebied met functiemenging en/of op locaties met andere verstoringsbronnen (bijv. gesitueerd langs drukke wegen)	idem	er is al sprake van een verhoogd hinderniveau
2. verstoringsgevoelig natuurgebied/stiltegebied ★)	verhoging richtafstanden met 1 afstandsstap	voor stiltegebieden en (zeer) verstoringsgevoelige natuurgebieden, geldt in beginsel een strengere norm voor geluid (40 dB(A)) dan voor een rustig woongebied (45 dB(A))

★) Voor stiltegebieden kunnen daarnaast nog aanvullende specifieke eisen gelden vanuit provinciaal beleid.

1) Het betreft hier een algemeen overzicht van relevante gebiedstypen. Dit behoeft dus niet te betekenen dat deze gebiedstypen in het onderhavige bestemmingsplan ook werkelijk voorkomen.

Bedrijfswoningen

Een specifiek geval van een afwijkend omgevingstype vormen daarnaast bedrijfswoningen op bedrijventerreinen. De vestiging van nieuwe bedrijfswoningen op bedrijventerreinen is in beginsel ongewenst, maar kan desgewenst worden toegestaan op terreinen/terreingedeelten waar slechts activiteiten uit maximaal categorie 2 zijn toegelaten. In uitzonderingsgevallen kunnen nieuwe bedrijfswoningen ook worden toegestaan op bestaande terreinen/terreingedeelten waar activiteiten uit maximaal categorie 3.1 zijn toegestaan en reeds bedrijfswoningen aanwezig zijn. Bij de milieuzonering van bedrijventerreinen ten opzichte van bestaande en/of nieuw te vestigen bedrijfswoningen, wordt voor het overige in beginsel uitgegaan van een verlaging van de richtafstanden met 1 afstandsstap. In bestaande situaties kunnen de richtafstanden ten opzichte van bedrijfswoningen in uitzonderingsgevallen op basis van een nadere motivering met 2 afstandstappen worden verlaagd.

Opzet van de Staat

De hier gebruikte Staat kent twee verschillende soorten categorie-indelingen (zie ook de inhoudsopgave):

- indeling op grond van bedrijfsactiviteiten (hoofdstuk I);
- indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen voor A-categorieën (hoofdstuk II).

In beginsel zijn beide indelingen van toepassing.

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

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft in de eerste plaats de afbakening van de A-categorieën. Daarnaast worden veel voorkomende kleinere bedrijven op grond van hun oppervlak of capaciteit apart ingedeeld. Dit oppervlak betreft de bij het bedrijf c.q. voor de betreffende bedrijfsactiviteit in gebruik zijnde gronden, ongeacht of de gronden bebouwd zijn of niet.

De indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II) is altijd gekoppeld aan de indeling volgens hoofdstuk I en is slechts in een beperkt aantal gevallen bepalend voor de uiteindelijke indeling van bedrijven. Het gaat hierbij om inrichtingen die vanwege een zeer groot vermogen onder de "geluidshinderlijke inrichtingen" (A-categorieën) vallen.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3)¹⁾. Bij de categorieën met een onderverdeling in subcategorieën wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste van de subcategorieën mogelijk is (dus van categorie 4 naar maximaal 3.1). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Voor de bedrijven uit de A-categorieën is alleen maar een vrijstelling mogelijk voor de indeling in een lagere A-categorie.

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

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

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

Bijlage 2. Bedrijvenlijst Slikkerveer Rivieroever 2007

1

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	S.B.I. code	categorie S.v.B.	totaal opgesteld motorisch vermogen	algemene toelaatbaarheid	opmerkingen	bestemmingsregeling
Ringdijk	380	Grootschalig nutsgebouw (50/13 kV)	40	3.1		3.1	bestemd als nutgebouw	B(3.1)n
	390 a	Alstom Traxis BV, electromotoren- en transformatorenfabriek	31.1/31.2	4.1		3.2/4.1		B(3.2)em B(4.1)
	390 b	Brush HMA	31.1/31.2	4.1		3.2/4.1		B(3.2) em B(4.1)
	390 d	Seaway Marine Trading, groothandel in scheepsbenodigdheden	51.7	3.1		4.1	oppervlakte > 2.000 m²	B(4.1)
	396	Dieselbedrijf Dordrecht BV	31.1/ 31.2/ 35.1/ 29	4.1 4.1 5A 4.2A		3.1		B(3.1)sch
	398 a	Phoenix services, uitzendbureau	-	-		2	kantoor	B(2)k
	398 b	MU creative consultants, binnenhuis-architectuur	-	-		2	kantoor	B(2)k
	398 c	Huisdrukkerij Rheinwaard	22.2	2		2		B(2)k
	398 d	Verveer elektrotechniek	45.3	2		2		B(2)k
	400	Roos, bouw en vastgoed, kantoor	-	-		2	kantoor	B(2)k
	434	Waterschap IJsselmonde, opslag	51.53	3.1		2		B(2)o
	486	Schiepo BV, beheer- en beleggings-maatschappij	-	-		2	kantoor, verhuur bedrijfshallen	B(2)k
		Nami Constructions, staalconstructies	28.1/ 28.21	4.1		3.1/3.2/4.1		B(3.1)mp/B (3.2)mp B(4.1)

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	S.B.I. code	categorie S.v.B.	totaal opgesteld motorisch vermogen	algemene toelaatbaarheid	opmerkingen	bestemmingsregeling
Ringdijk		Sledge Hammer Industrial Services BV, slopen schepen	35.1	5		3.1/3.2		B(3.2)
		Timmerbedrijf J.Scheffers	20.3	3.2		3.2		B(3.2)
		Van Schie BV, slopen van bouwwerken	45.1	3.2		3.2		B(3.2)
		Scheepssloperij Nederland	35.1	5		3.1		B(3.1)
		KSR International BVBA, scheepsreparatie	35.1	3.2		3.2		B(3.2)
		Anglo Dutch Shipbrokers VOF, makelaars in schepen en jachten	-	-		2	kantoor	B(2)k
		PMI BV, metaalbewerking, vervaardigen tanks en reservoirs	28.21	4.1		4.1		B(4.1)
		Adis Ridderkerk, keuring en controle machines/apparaten, kantoor	-	-		2		B(2)k
		Hapo International BV, groothandel overage machines	51.6	3.1		3.1		B(3.1)
		Sanmar Trading, autobedrijf (o.a. carosseriebouw)/motorreparatie (o.a. buitenboordmotoren)	50.1/ 50.2/ 29	3.2 3.1		3.2		B(3.2)
		Zwagerman International, kraanverhuur, in- en verkoop hijskranen en transportmiddelen	51.6/ 71.31/ 71.32 45.5	3.2 3.1 3.1 Max. 3.2		3.2		B(3.2)
De Schans	1	UPC, groothandel in machines, apparaten en toebehoren	51.6	2		3.1	oppervlakte < 2.00 m²	B(3.1)
	3	HSP/UHP Holland Specials Pumps, vervaardigen van metalen constructiewerken	29/28.1	4.1		3.1	oppervlakte > 2000 m² gesloten gebouw	B(3.1)mpo

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	S.B.I. code	categorie S.v.B.	totaal opgesteld motorisch vermogen	algemene toelaatbaarheid	opmerkingen	bestemmingsregeling
De Schans	5	Zeggelaar Installatietechniek	45.3	2		3.1		B(3.1)
	7	Nidsa BV, medische apparaten	33/28.1	2 / 3.2		3.1	gesloten gebouw	B(3.1)mmd
	9	Profielnorm BV, groothandel in huishoudelijke artikelen	51.48	2		2	oppervlakte < 200 m²	B(3.1)mmd
	9	W. van de Veerdonk, detailhandel in bloemen en planten	-	-		2	detailhandel	B(3.1)mmd
	11-13	Velthuizen Schroevenfabriek	28.7	3.2		3.1		B(3.1)mmd
	15	Excelsum, metaaloppervlaktebehandeling	28.5	3.2		3.1	met name non-ferro oppervlakten	B(3.1)mpo
	32	Airconomics, handelsbemiddeling machines en apparaten voor koelen en vriezen (kantoor), bouwinstallatie centrale verwarming en luchtbehandelingsapparatuur	45.3	2		2	incl. kantoor	B(2)kd
	34	Eurocheck Marine BV, weging en meting (diensten voor vervoer)	63.4	3.2		2		B(2)kd
	36	Klaverskribo Muziekuitgeverij	22.3	1		2		B(2)kd
	38 a	AB Architectuur & bouwkunde	-	-		2	kantoor	B(2)kd
	38 b	Ter Berg Assurantiënkantoor	-	-		2	kantoor	B(2)kd
	40	Roos Bouw en vastgoed, burgerlijke en utiliteitsbouw algemeen	20.3/ 45.2	3.1		3.1	oppervlakte > 1.000 m²	B(3.1)
	42	Maasdak dakbedekkingen BV	45.2	3.1		3.1	oppervlakte > 1.000 m²	B(3.1)

Sch: scheepswerf en vervaardigen van (overige) machines en apparaten

Mpo: een bedrijf voor metaalproductie, -constructiewerken en oppervlaktebehandeling van metalen

Mmd: vervaardigen van metaalconstructiewerken, overige producten van metaal en detailhandel

Kd: kantoor en dienstverlening voor vervoer

Bijlage 3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

1

Milieuzonering van horeca-activiteiten

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

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

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

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

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

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

Gehanteerde criteria

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

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

Categorieën van horeca-activiteiten

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

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

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

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
- 1b. overige lichte horeca: restaurants;
- 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.
2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

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

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

Bijlage 4. Wegverkeerslawaaï

Ontvanger : Slikkerveer 48 dB Waarneemhoogte [m] : 4,5

Rijlijn : Ringdijk (1) 50 km/h

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 47,20
Verhardingsbreedte [m] : 3,00 Afstand schuin [m] : 47,35
Bodemfactor [-] : 0,88 Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,20 Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127
Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Q_etmaal : 5850,00
% Daguur : 6,70
% Avonduur : 2,70
% Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	72,54	68,59	64,69
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,15	58,21	54,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	65,11	61,17	57,27
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,59	69,64	65,74
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,30 LAeq, dag : 52,01
C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 48,06
D_afstand : 16,75 LAeq, nacht : 44,16
D_lucht : 0,32 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
D_bodem : 3,74 Lden, excl. Art.110g [dB] : 53
D_meteo : 1,06 Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 36,40
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 36,59
Bodemfactor [-]	: 0,84	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 3300,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,70
% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 51,85
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 47,90
D_afstand	: 15,63	LAeq, nacht	: 44,00
D_lucht	: 0,26	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,41	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,85	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Ringdijk (3) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 60,02
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 60,14
Bodemfactor [-]	: 0,90	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 7350,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,70
% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	73,53	69,58	65,69
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	63,15	59,20	55,30
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	66,11	62,16	58,26
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,58	70,63	66,73
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 52,00
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,05
D_afstand	: 17,79	LAeq, nacht	: 44,16
D_lucht	: 0,40	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,29	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Randweg 50 km/h

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Bodemfactor [-] : 0,43

Objectfractie [-] : 0,00

Zichthoek [grad] : 12

Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Afstand horizontaal [m] : 8,72

Afstand schuin [m] : 9,49

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Afstand obstakel [m] : 0,00

Q_etmaal : 5800,00

% Daguur : 6,70

% Avonduur : 2,70

% Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	72,50	68,56	64,66
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,12	58,17	54,27
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	65,08	61,13	57,23
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,55	69,60	65,70
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00

C_zichthoek : -10,25

D_afstand : 9,77

D_lucht : 0,08

D_bodem : 1,22

D_meteo : 0,24

LAeq, dag : 51,99

LAeq, avond : 48,04

LAeq, nacht : 44,14

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

Lden, excl. Art.110g [dB] : 53

Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : Ringdijk (1) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	2,81
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	4,68
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,20	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	5850,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	72,54	68,59	64,69
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,15	58,21	54,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	65,11	61,17	57,27
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,59	69,64	65,74
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,30	LAeq, dag	:	67,02
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	63,07
D_afstand	:	6,70	LAeq, nacht	:	59,17
D_lucht	:	0,04	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	68
D_meteo	:	0,12	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	63

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 2,90
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 4,74
Bodemfactor [-]	: 0,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 3300,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,70
% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 65,08
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 61,13
D_afstand	: 6,76	LAeq, nacht	: 57,23
D_lucht	: 0,04	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 66
D_meteo	: 0,12	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 61

Rijlijn : Ringdijk (3) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 4,91
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 6,18
Bodemfactor [-]	: 0,15	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 7350,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,70
% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	73,53	69,58	65,69
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	63,15	59,20	55,30
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	66,11	62,16	58,26
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,58	70,63	66,73
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 66,96
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 63,02
D_afstand	: 7,91	LAeq, nacht	: 59,12
D_lucht	: 0,05	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,39	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 68
D_meteo	: 0,16	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 63

Rijlijn : Randweg 50 km/h

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Bodemfactor [-] : 0,00

Objectfractie [-] : 0,00

Zichthoek [grad] : 12

Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Afstand horizontaal [m] : 3,00

Afstand schuin [m] : 4,80

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Afstand obstakel [m] : 0,00

Q_etmaal : 5800,00

% Daguur : 6,70

% Avonduur : 2,70

% Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	72,50	68,56	64,66
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,12	58,17	54,27
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	65,08	61,13	57,23
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,55	69,60	65,70
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00

C_zichthoek : -10,25

D_afstand : 6,81

D_lucht : 0,04

D_bodem : 0,00

D_meteo : 0,13

LAeq, dag : 56,32

LAeq, avond : 52,38

LAeq, nacht : 48,48

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

Lden, excl. Art.110g [dB] : 57

Lden, incl. Art.110g [dB] : 52

Ontvanger : Slikkerveer 48 dB **Waarneemhoogte [m]** : 1,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	28,82
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	28,83
Bodemfactor [-]	:	0,80	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	52,01
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	48,06
D_afstand	:	14,60	LAeq, nacht	:	44,16
D_lucht	:	0,21	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3,78	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	1,40	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 1,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	2,90
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	3,00
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	67,02
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	63,07
D_afstand	:	4,77	LAeq, nacht	:	59,17
D_lucht	:	0,03	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	68
D_meteo	:	0,18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	63

Ontvanger : Slikkerveer 48 dB **Waarneemhoogte [m]** : 7,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	37,61
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	38,21
Bodemfactor [-]	:	0,85	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	51,98
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	48,03
D_afstand	:	15,82	LAeq, nacht	:	44,13
D_lucht	:	0,27	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3,34	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,59	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 7,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	0,10
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	6,75
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	63,54
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	59,59
D_afstand	:	8,29	LAeq, nacht	:	55,69
D_lucht	:	0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	65
D_meteo	:	0,11	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	60

Ontvanger : Slikkerveer 10 m **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : Ringdijk (1) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	10,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	10,68
Bodemfactor [-]	:	0,49	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,20	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	5850,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	72,54	68,59	64,69
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,15	58,21	54,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	65,11	61,17	57,27
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,59	69,64	65,74
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,30	LAeq, dag	:	61,81
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	57,86
D_afstand	:	10,29	LAeq, nacht	:	53,96
D_lucht	:	0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,44	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : Ringdijk (2) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 10,68
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 3300,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,70
% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	70,05	66,11	62,21
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	59,67	55,72	51,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,63	58,68	54,78
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,10	67,15	63,25
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 59,92
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 55,97
D_afstand	: 10,29	LAeq, nacht	: 52,07
D_lucht	: 0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,44	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 61
D_meteo	: 0,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 56

Rijlijn : Ringdijk (3) 50 km/h

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 10,68
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,60	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 7350,00
% Daguur	: 6,70
% Avonduur	: 2,70
% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	73,53	69,58	65,69
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	63,15	59,20	55,30
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	66,11	62,16	58,26
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,58	70,63	66,73
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,90	LAeq, dag	: 63,40
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 59,45
D_afstand	: 10,29	LAeq, nacht	: 55,55
D_lucht	: 0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,44	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 64
D_meteo	: 0,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 59

Rijlijn : Randweg 50 km/h

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Afstand horizontaal [m] : 10,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Afstand schuin [m] : 10,68

Bodemfactor [-] : 0,49

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Objectfractie [-] : 0,00

Afstand obstakel [m] : 0,00

Zichthoek [grad] : 12

Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Q_etmaal : 5800,00

% Daguur : 6,70

% Avonduur : 2,70

% Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	50	0,00	72,50	68,56	64,66
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	50	0,00	62,12	58,17	54,27
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	50	0,00	65,08	61,13	57,23
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,55	69,60	65,70
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00

LAeq, dag : 51,22

C_zichthoek : -10,25

LAeq, avond : 47,28

D_afstand : 10,29

LAeq, nacht : 43,38

D_lucht : 0,08

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

D_bodem : 1,44

Lden, excl. Art.110g [dB] : 52

D_meteo : 0,27

Lden, incl. Art.110g [dB] : 47

Ontvanger : Slikkerveer 10 m **Waarneemhoogte [m]** : 1,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	10,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	10,03
Bodemfactor [-]	:	0,49	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	L _{Aeq} , dag	:	56,34
C_zichthoek	:	0,00	L _{Aeq} , avond	:	52,40
D_afstand	:	10,01	L _{Aeq} , nacht	:	48,50
D_lucht	:	0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,62	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	:	57
D_meteo	:	0,57	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	:	52

Ontvanger : Slikkerveer 10 m **Waarneemhoogte [m]** : 7,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	10,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	12,06
Bodemfactor [-]	:	0,49	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	56,08
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	52,13
D_afstand	:	10,81	LAeq, nacht	:	48,23
D_lucht	:	0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,45	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	57
D_meteo	:	0,20	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	52

Ontvanger : Slikkerveer 48 dB **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : Ringdijk (1) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	28,42
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	28,67
Bodemfactor [-]	:	0,80	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,20	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	5850,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	68,64	64,69	60,79
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,16	56,21	52,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	63,36	59,41	55,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,22	66,27	62,37
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,30	LAeq, dag	:	51,99
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	48,04
D_afstand	:	14,57	LAeq, nacht	:	44,14
D_lucht	:	0,20	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,69	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	21,45
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	21,78
Bodemfactor [-]	:	0,74	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	51,92
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	47,98
D_afstand	:	13,38	LAeq, nacht	:	44,08
D_lucht	:	0,16	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2,63	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,54	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : Ringdijk (1) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	1,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	3,88
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,20	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	5850,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	68,64	64,69	60,79
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,16	56,21	52,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	63,36	59,41	55,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,22	66,27	62,37
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,30	L _{Aeq} , dag	:	64,49
C_zichthoek	:	0,00	L _{Aeq} , avond	:	60,54
D_afstand	:	5,89	L _{Aeq} , nacht	:	56,65
D_lucht	:	0,03	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	:	65
D_meteo	:	0,10	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	:	60

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Afstand horizontaal [m] : 1,21

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Afstand schuin [m] : 3,94

Bodemfactor [-] : 0,00

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Objectfractie [-] : 0,60

Afstand obstakel [m] : 0,00

Zichthoek [grad] : 127

Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Q_etmaal : 3300,00

% Daguur : 6,70

% Avonduur : 2,70

% Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,90

LAeq, dag : 62,54

C_zichthoek : 0,00

LAeq, avond : 58,59

D_afstand : 5,95

LAeq, nacht : 54,69

D_lucht : 0,03

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

D_bodem : 0,00

Lden, excl. Art.110g [dB] : 64

D_meteo : 0,10

Lden, incl. Art.110g [dB] : 59

Ontvanger : Slikkerveer 10 m **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : Ringdijk (1) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	10,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	10,68
Bodemfactor [-]	:	0,49	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,20	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	5850,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	68,64	64,69	60,79
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,16	56,21	52,31
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	63,36	59,41	55,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,22	66,27	62,37
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,30	L _{Aeq} , dag	:	58,44
C_zichthoek	:	0,00	L _{Aeq} , avond	:	54,49
D_afstand	:	10,29	L _{Aeq} , nacht	:	50,59
D_lucht	:	0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,44	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	:	59
D_meteo	:	0,27	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	:	54

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m] : 0,00

Afstand horizontaal [m] : 10,00

Verhardingsbreedte [m] : 3,00

Afstand schuin [m] : 10,68

Bodemfactor [-] : 0,49

Afstand kruispunt [m] : 0,00

Objectfractie [-] : 0,60

Afstand obstakel [m] : 0,00

Zichthoek [grad] : 127

Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Q_etmaal : 3300,00

% Daguur : 6,70

% Avonduur : 2,70

% Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,90

LAeq, dag : 56,55

C_zichthoek : 0,00

LAeq, avond : 52,60

D_afstand : 10,29

LAeq, nacht : 48,70

D_lucht : 0,08

Aftrek Art. 110g [dB] : 5

D_bodem : 1,44

Lden, excl. Art.110g [dB] : 58

D_meteo : 0,27

Lden, incl. Art.110g [dB] : 53

Ontvanger : Slikkerveer 48 dB **Waarneemhoogte [m]** : 1,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	18,41
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	18,43
Bodemfactor [-]	:	0,70	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	52,01
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	48,06
D_afstand	:	12,66	LAeq, nacht	:	44,16
D_lucht	:	0,14	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2,85	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,98	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 1,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	1,21
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	1,43
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	66,97
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	63,03
D_afstand	:	1,55	LAeq, nacht	:	59,13
D_lucht	:	0,01	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	68
D_meteo	:	0,09	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	63

Ontvanger : Slikkerveer 48 dB **Waarneemhoogte [m]** : 7,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	21,61
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	22,64
Bodemfactor [-]	:	0,74	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	51,97
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	48,02
D_afstand	:	13,55	LAeq, nacht	:	44,12
D_lucht	:	0,17	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2,58	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,36	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 7,5

Rijlijn : Ringdijk (2) 30 km/h

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	0,10
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	6,75
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,60	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	Referentie - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3300,00
% Daguur	:	6,70
% Avonduur	:	2,70
% Nachtuur	:	1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	96,20	96,20	96,20	30	0,00	66,15	62,20	58,30
3	Middelzware Motorvoert...	1,90	1,90	1,90	30	0,00	57,67	53,72	49,82
4	Zware Motorvoertuigen	1,90	1,90	1,90	30	0,00	60,88	56,93	53,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,73	63,78	59,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,90	LAeq, dag	:	60,17
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	56,22
D_afstand	:	8,29	LAeq, nacht	:	52,32
D_lucht	:	0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	61
D_meteo	:	0,11	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	56

Ontvanger : **Slikkerveer 48 dB** **Waarneemhoogte [m]** : **4,5**

Rijlijn : **De Schans**

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	27,22
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	27,48
Bodemfactor [-]	:	0,79	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,50	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	GewElm - Gewone elementenverharding			

Q_etmaal	:	2400,00
% Daguur	:	7,00
% Avonduur	:	2,60
% Nachtuur	:	0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	42,31	38,80	32,31
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	68,83	64,67	58,93
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	64,77	57,37	53,01
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	60,44	51,37	48,68
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,71	65,59	60,24
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,75	LAeq, dag	:	53,21
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	48,10
D_afstand	:	14,39	LAeq, nacht	:	42,74
D_lucht	:	0,20	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2,99	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,66	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : Slikkerveer 63 dB **Waarneemhoogte [m]** : 4,5

Rijlijn : De Schans

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	0,10
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	3,75
Bodemfactor [-]	:	0,00	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,50	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	GewElm - Gewone elementenverharding			

Q_etmaal	:	2400,00
% Daguur	:	7,00
% Avonduur	:	2,60
% Nachtuur	:	0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	42,31	38,80	32,31
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	68,83	64,67	58,93
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	64,77	57,37	53,01
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	60,44	51,37	48,68
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,71	65,59	60,24
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,75	LAeq, dag	:	65,58
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	60,47
D_afstand	:	5,74	LAeq, nacht	:	55,11
D_lucht	:	0,03	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	65
D_meteo	:	0,10	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	60

Ontvanger : **Slikkerveer** **Waarneemhoogte [m]** : **4,5**

Rijlijn : **De Schans**

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	10,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	10,68
Bodemfactor [-]	:	0,49	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,50	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	GewElm - Gewone elementenverharding			

Q_etmaal	:	2400,00
% Daguur	:	7,00
% Avonduur	:	2,60
% Nachtuur	:	0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	42,31	38,80	32,31
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	68,83	64,67	58,93
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	64,77	57,37	53,01
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	60,44	51,37	48,68
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			70,71	65,59	60,24
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,75	LAeq, dag	:	59,38
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	54,26
D_afstand	:	10,29	LAeq, nacht	:	48,91
D_lucht	:	0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1,44	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	59
D_meteo	:	0,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	54

Bijlage 5. Luchtkwaliteit

B5.1. Beleidskader en normstelling

In paragraaf 4.7 zijn de hoofdpunten van de geldende wetgeving voor luchtkwaliteit beschreven. In deze bijlage worden enkele aanvullende punten uit de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen ("Wet luchtkwaliteit" of Wlk) nader benoemd en wordt aandacht besteed aan het onderzoek luchtkwaliteit.

Wet luchtkwaliteit

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wlk veroorzaakt¹⁾. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Andere stoffen uit de Wlk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Op grond van de Wlk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten (bijdrage zeezout). Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Ridderkerk bedraagt deze aftrek respectievelijk 6 µg/m³ en 6 overschrijdingsdagen. De Regeling omvat eveneens regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een standaardrekenmethode voor binnenstedelijke eenvoudige situaties en voor overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het ministerie van VROM. In de Regeling is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

Besluit niet in betekende mate (NIBM)

In dit Besluit is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorie betreft onder andere woningbouw met niet meer dan 500 bij één ontsluitingsweg.

B5.2. Onderzoek luchtkwaliteit

Uitgangspunten onderzoek luchtkwaliteit

In het plangebied wordt de realisatie van minder dan 500 woningen mogelijk gemaakt. Het project is NIBM, omdat deze valt in de categorie uit de AMvB NIBM van minder dan 500 woningen bij één ontsluitingsweg. Er wordt derhalve voldaan aan de Wlk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens de luchtkwaliteit langs de Ringdijk onderzocht.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CAR II-programma²⁾. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied en zijn omgeving worden als zodanig aangeduid. Het CAR-programma is geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten.

1) Uit ervaring blijkt dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide in Nederland pas wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie boven 82 µg/m³. Dergelijke concentraties zijn niet te verwachten in en om het plangebied en uit onderstaande berekeningen blijkt dat de concentraties aanzienlijk lager zijn.
2) Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 6.1.1, juli 2007.

Invoergegevens

In paragraaf 4.4 zijn de verkeersintensiteiten voor de wegen in het plangebied en de directe omgeving weergegeven. De luchtkwaliteit is onderzocht ter plaatse van twee wegvakken op de Ringdijk waar sprake is van de hoogste verkeersintensiteiten. Voor de verkeersintensiteiten wordt verwezen naar tabel B5.1.

Tabel B5.1 Verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

wegvak	2008	2018 (inclusief ontwikkeling)
Ringdijk 1 (tussen randweg en Ringdijk parallelweg)	3.050	5.850
Ringdijk 2 (tussen de Schans en Industrieweg)	5.400	7.350

In het CAR II-programma wordt daarnaast nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel B5.2). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt de concentratie van stikstofdioxiden (NO₂) bepaald op maximaal 5 m van de wegrand. Uit praktische overwegingen wordt deze afstand ook gehanteerd bij het bepalen van de concentratie fijn stof (PM₁₀)¹⁾. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit is deze afstand verrekend in de aan te houden afstand tot de weg (= $\pm$ midden van de weg).

Tabel B5.2 Invoergegevens

straatnaam	RD-coördinaten		voertuigverdeling (licht/ middelzwaar/ zwaar verkeer)	weg- type	snelheidstype	bomen- factor	afstand tot wegas (in m)
	X	Y					
Ringdijk 1	101986	433317	0,962/0,019/0,019	2	stadsverkeer met minder stagnatie	1	7
Ringdijk 2	101128	433585	0,962/0,019/0,019	4	stadsverkeer met minder stagnatie	1	7

Resultaten onderzoek luchtkwaliteit*Resultaten toetsing ter plaatse van de nieuwe woningen*

In tabel B5.3 zijn de resultaten van de berekeningen direct langs de Ringdijk vermeld.

Tabel B5.3 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

weg	stikstofdioxide (NO ₂) jaar- gemiddelde (in µg/m ³)	fijn stof (PM ₁₀) jaarge- middelde (in µg/m ³)*	fijn stof (PM ₁₀) 24-uurgemid- delde (aantal overschrijdin- gen p.j.) *
2008			
Ringdijk 1	32,7	23,6	23
Ringdijk 2	34,2	24,0	25
2018			
Ringdijk 1	25,7	19,4	11
Ringdijk 2	26,7	19,6	11

* Inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Uit de tabel blijkt dat direct langs de Ringdijk in alle onderzochte jaren voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wlk.

1) Conform het Meet- en rekenvoorschrift 2006 is de maximale afstand die mag worden aangehouden voor het berekenen van fijn stof 10 m vanaf de wegrand.

Bijlage 6. Cultuurhistorische waarden en archeologie

1

Historische ontwikkeling

"Slikkerveer Rivieroevers" heeft zich aan de zuidzijde van de Nieuwe Maas buitendijks langs de Ringdijk ontwikkeld. Deze dijk werd in 1441 opgeworpen om de polders Oud- en Nieuw Reijerwaard tegen het rivierwater te beschermen. Slikkerveer als zelfstandige dorpsnederzetting ontstond in de tweede helft van de 15^e eeuw en ontwikkelde zich langs de Ringdijk en de Benedenrijweg. De dijk en de Benedenrijweg vormden een ruimtelijke en functionele scheiding tussen de buitendijkse gronden en het in slagen verkavelde binnenbedijkte polderlandschap. Binnendijks lagen de woonhuizen langs de Benedenrijweg op de kop van de kavels; langs de Ringdijk vestigden zich onder andere de scheepstimmerlieden.

Tot halverwege de 19^e eeuw werd het leven in Slikkerveer nog grotendeels bepaald door de landbouw en de vlasbewerking. Als gevolg van de sterke opkomst van Rotterdam als havenstad vond er langs de oevers van de Merwede, De Noord en de Nieuwe Maas een concentratie plaats van scheepswerven. Vanaf circa 1870 vond dan ook op de buitendijks gelegen gronden van Slikkerveer een sterke ontwikkeling op van de scheepsbouwindustrie en aanverwante industrieën (baggernijverheid, machinebouw en toeleveringsindustrieën). In de 20^e eeuw heeft de scheepsbouwindustrie als gevolg van oorlog, overstroming en de meer recente concurrentie van met name de Aziatische landen een aantal crisisperiodes gekend die ertoe hebben geleid dat een aantal werven is verdwenen en delen van met name oudere bedrijfsbebouwing in een minder goede staat van onderhoud verkeren.

Het plangebied heeft een langgerekte plattegrond waarbinnen de breedte sterk wisselt. De woonbebouwing is vooral in het middendeel gesitueerd waar de breedte van het gebied beperkt is. De concentraties van bedrijfsbebouwing komen met name voor bij de oostelijke en westelijke kop van het plangebied. Doordat ter hoogte van het plangebied de buitendijkse bebouwing hoog aan de Ringdijk is gebouwd, terwijl de binnendijkse bebouwing op polderniveau ligt is er sprake van een duidelijk ruimtelijk contrast en een opmerkelijk verschil in oriëntatie tussen de binnen- en buitendijkse bebouwing. De buitendijkse bebouwing van de Rivieroevers oriënteert zich in hoge mate op de dijk en ziet uit over de binnendijks gelegen en met de achterzijde naar de dijk gekeerde woonbebouwing van Slikkerveer. Deze situatie is mede het gevolg van de in het verleden uitgevoerde dijkverzwaringen die geleid hebben tot een zeer breed en asymmetrisch profiel van de dijk en tot het verdwijnen van delen van de oorspronkelijke op de dijk georiënteerde binnendijkse bebouwing.

Cultuurhistorische hoofdstructuur

Delen van Ridderkerk maken onderdeel uit van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de regio Hoekse Waard, IJsselmonde en Eiland van Dordrecht.

Voor het dijklint van Slikkerveer geldt dat er sprake is van een lage kans op het aantreffen van archeologische sporen. Aan de rivier wordt een hoge landschappelijke waarde toegekend; aan de dijk ("een verstoorde rivierdijk van voor 1945") een redelijk hoge landschappelijke waarde. Met betrekking tot de nederzettingsstructuur van Slikkerveer Rivieroevers is in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur aangegeven dat het dijklint intact is gebleven en als redelijk waardevol wordt aangemerkt. Het landgoed Huys ten Donck (gelegen ten westen van het plangebied) wordt als zeer waardevol aangemerkt omdat er sprake is van een intacte structuur en van een gave monumentale bebouwing. Aan de oost- en westzijde zijn bij het landgoed behorende te respecteren invloedsszones aangegeven die eveneens buiten de begrenzing van het plangebied vallen.

Waardevolle bebouwing

De cultuurhistorische waarden van Slikkerveer Rivieroevers worden voornamelijk bepaald door haar specifieke ontwikkelingsgeschiedenis en door de aanwezigheid van buitendijks gelegen oude, met de scheepsbouw verbonden bedrijfsgebouwen, -kantoren en -woningen. Hierbij gaat het volgens het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) van de provincie Zuid-Holland (febr. 1995) met name om:

- bedrijfsgebouwen en -kantoren om en nabij Ringdijk 400-404 en tussen de woonhuizen Ringdijk 458 en 462;
- fabrikantenvilla's en andere woonhuizen aan Ringdijk 408, 426, 432, 456, 458, 464 en 466.

Aan Ringdijk 404 staat een oude loods van Digaco BV. Dit is een hoge bedrijfsloods onder zadeldak met een nokrichting haaks ten opzichte van de dijk. Aan de voorzijde is het gebouw voorzien van een eenlaagse aanbouw onder plat dak. De gevels bestaan uit een stalen skelet met opvullingen van rode baksteen. Het gebouw is voorzien van schuifdeuren en stalen openklapbare roedervensters. Het pand wordt aangemerkt als een beeldondersteunend gebouw.



Aan de Ringdijk staan enkele fraaie oudere woonpanden variërend van een eenvoudige eenlaagse buitendijkse woning onder zadeldak tot kleurrijke en uit meerdere delen opgebouwde tweelaagse villa's onder samengestelde kap en met een bijzondere erfafscheiding. Hierbij gaat het om de panden Ringdijk 408, 426, 432, 456, 458, 464 en 466.

Op sommige voor- en achtererven staan enkele opvallend grote bomen zoals esdoorn, linde, eik en beuk. Een aantal van deze bomen is fraai uitgegroeid en is medebepalend voor het ruimtelijk beeld van de Ringdijk. Het woonhuis Ringdijk 410 wordt niet vermeld in het MIP maar is naar hoofdmassa, materiaalgebruik en architectuur nauw verwant met het woonhuis Ringdijk 408.

Tussen de woonhuizen Ringdijk 458 en 462 staan enkele met behulp van muren verbonden eenlaagse bedrijfsgebouwen met kap die dateren uit circa 1900. Deze direct aan de Ringdijk gelegen bedrijfsgebouwen verkeren echter in een slechte staat van onderhoud.



Archeologie

In 1998 is door het rijk het Verdrag van Malta ondertekend, waarin de bescherming en het behoud van archeologische waarden wordt nagestreefd. Het Verdrag van Malta wordt op dezelfde wijze geïmplementeerd als de Natuurbeschermingswet en de Monumentenwet. Aantasting en vernietiging van archeologische waarden kunnen reden zijn tot het onthouden van goedkeuring aan een plan. Het criterium voor weigering van goedkeuring houdt mede een beoordeling en afweging in van alle bij een goede ruimtelijke ordening spelende belangen, waarbij het belang van het archeologisch erfgoed duidelijk meetelt.

Op de Archeologische Monumentenkaart van Zuid-Holland (1994) komen binnen het plangebied van Slikkerveer Rivieroevers en de directe omgeving geen terreinen van hoge of van zeer hoge archeologische waarde voor. Het plangebied zelf ligt geheel buiten de aangegeven dorps-kern van Ridderkerk met hoge archeologische verwachting.

Conclusie

De aan de zijde van de dijk gesitueerde bebouwing en erven hebben een sterke betrokkenheid op de dijk. Dit komt onder andere tot uiting in:

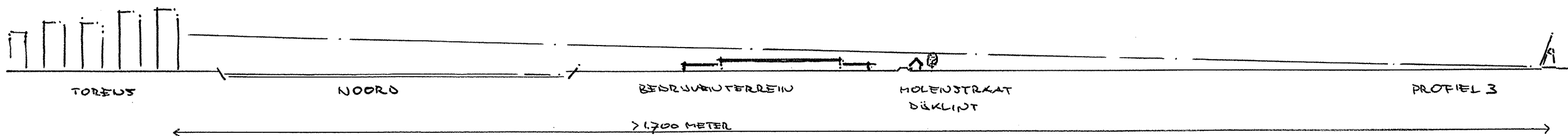
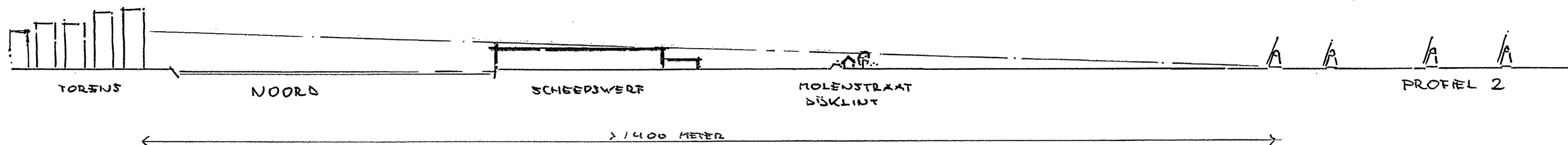
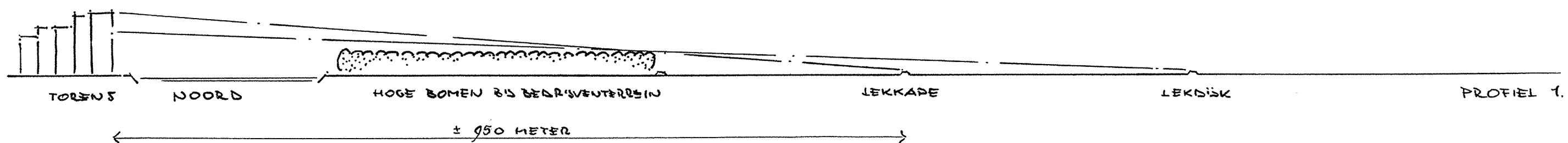
- de in zekere zin directe ligging van de bebouwing aan de weg;
- de relatief korte afstand tussen de bebouwing en de kruin van de dijk;
- de oriëntatie van de bebouwing op de dijk (voorzijde van bebouwing ligt aan de straat);
- de relatief hoge ligging aan de dijk;
- aanwezigheid van representatieve erfafscheidingen en monumentale bomen met name aan de straatzijde.

Voor het behoud van de cultuurhistorische waarde en de ruimtelijke karakteristiek is het van belang te zorgen dat met name de dijkzone Ringdijk 406 tot en met 466 een aaneengesloten woonfunctie krijgt. Ongewenste bedrijvigheid binnen deze zone moet worden tegengegaan door de gronden zoveel mogelijk te bestemmen voor woondoeleinden en tuinen of door aan bedrijfsbestemmingen een wijzigingsbevoegdheid voor "Woondoeleinden" en "Tuin" te koppelen. Een deel van de bebouwing binnen de centraal gelegen woonzone verkeert in een slechte staat van onderhoud. Op langere termijn kunnen aan met name het in verval geraakte gebied gelegen tussen Ringdijk 458 en 462 nieuwe ontwikkelingskansen voor onder meer wonen worden toegedacht.

De waardevolle monumentale bomen op met name de voor- en zijerven moeten zoveel mogelijk behouden worden door onder andere de voorerven en delen van de zijerven als "Tuin" te bestemmen. Door de aan- en uitbouwen en bijgebouwen ten minste 3 m terug te leggen ten opzichte van de voorgevel van een woning, wordt extra bescherming geboden aan het ruimtelijk beeld van het dijklint en de waardevolle beplanting.



Bijlage 7. Zichtlijnen vanaf Kinderdijk



2801-ROTTERDAM

NOV. 2007.

GEMEENTE RIDDERKERK.

RELATIE WOONTORENS SLIKKERVEER - MOLENS KINDERDISK
PROFIELEN



Bijlage 8. Overlegreacties



provincie **HOLLAND**
ZUID

Burgemeester en Wethouders
van RIDDERKERK

Gemeente Ridderkerk	Datum	Par
RO 07 / 10152	50	Tolman
14 SEP. 2007	arch	Kopie Best

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
K.P. Spannenburg
T 070 - 441 80 82
F 070 - 441 78 63
kp.spannenburg@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum **13 SEP. 2007**

Ons kenmerk
PZH-2007-431832
Uw kenmerk

Bijlagen *div*

Onderwerp

Overleg ex artikel 10 van het Bro; voorontwerp-
bestemmingsplan "Slikkeveer Rivieroever".

Geacht college,

Het door u toegezonden plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het plan past binnen de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en is in overeenstemming met het
RR 2020 (streekplan en regionaal structuurplan).

Voor het overige geeft het plan aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Luchtkwaliteit

In het plan wordt geen inzicht gegeven in de luchtkwaliteit binnen het gebied. Een luchtkwaliteits-
onderzoek dient te worden opgesteld, waarin ook de effecten van voorgenomen ontwikkelingen
(woningbouw) op de luchtkwaliteit worden onderzocht.

Externe veiligheid

In de toelichting behorend bij het plan is vermeld dat in het plangebied een ondergrondse 50 kV
hoogspanningsleiding ligt (Zwijndrecht-Ridderkerk). Op de plankaart is de hoogspanningsleiding
echter niet terug te vinden. Verzocht wordt de plankaart hierop aan te passen.

Geluid

Wegverkeerslawaaï

Hogere grenswaarden voor te realiseren woningen en eventuele andere geluidgevoelige
bestemmingen moeten tijdig, maar in ieder geval voor de vaststelling van het bestemmingsplan,
zijn vastgesteld. Aangezien uit jurisprudentie blijkt dat de hogeregrenswaardenprocedure niet
naar de toekomst kan worden verschoven, geldt dit ook voor de via een wijzigingsbevoegdheid te
realiseren bestemmingen.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2506 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Industrielawaai

Bij het plan moet een overzichtskaart van het gezoneerde industrieterrein (terreingrens en buitenste zonegrens 50 dB(A)) worden toegevoegd. Alleen het westelijk en oostelijk deel van het plangebied blijven gezoneerd industrieterrein. Het tussengelegen gebied wordt "gedezoneerd" en komt daarmee binnen de geluidszone (van de beide gezoneerde terreindelen, IHC-Kinderdijk en IJsselmonde Noordrand) te liggen. Hogere grenswaarden voor nieuw te projecteren woningen, andere geluidgevoelige bestemmingen en eventueel ook voor de bestaande woningen (aangezien de bestaande woningen na de "dezonering" formeel geluidbelast worden) in dit tussengelegen gebied, dienen, voor de vaststelling van het plan, te zijn vastgesteld.

Ingestemd kan worden met de opstelling van het geluidbeheerplan voor het oostelijk deel van het plangebied. Voorwaarde hierbij is wel dat de milieugebruiksruimte van bestaande bedrijven wordt gerespecteerd, dan wel dat met de desbetreffende bedrijven hierover afspraken worden gemaakt.

Duurzame energievoorzieningen

De provinciale nota Regels voor Ruimte schrijft voor dat in ruimtelijke plannen inzicht moet worden gegeven in duurzame energievoorzieningen. In het plan ontbreekt dit echter.

Water

In het plan wordt uitgegaan van een vloerpeil van 3,8 meter boven NAP. Uit het plan is niet op te maken waarop deze norm is gebaseerd en in hoeverre rekening is gehouden met zeespiegelstijging en het falen van de Maeslantkering. De toelichting dient derhalve aangevuld te worden met een risicobeschrijving.

Het vermelde bouwpeil van 3,8 meter boven NAP dient juridisch verankerd te worden in de voorschriften. Ook dient het te hanteren bouwpeil te worden vastgelegd als ingangshoogte van ondergrondse parkeergarages.

De in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid en bestemming woondoeleinden ligt deels over gronden met de bestemming primair waterkering. De provinciale nota Regels voor Ruimte sluit nieuwbouw in de keurzone van een primaire waterkering in principe uit. Indien vastgehouden wordt aan een wijzigingsbevoegdheid over gronden met de bestemming primair waterkering, dient in artikel 7 van de voorschriften een bepaling opgenomen te worden dat eerst advies ingewonnen dient te worden bij de waterbeheerder alvorens van de wijzigingsbevoegdheid gebruik kan worden gemaakt.

Een beschrijving van de wijze waarop de gemeente de wateradviezen van het waterschap en Rijkswaterstaat heeft verwerkt, ontbreekt. Dit dient aan de toelichting van het plan te worden toegevoegd. Indien wordt afgeweken van het wateradvies dient hiervoor een motivering te worden opgenomen.

Cultureel erfgoed

Hoge bouwwerken en gebouwen in Ridderkerk kunnen invloed hebben op het beschermde dorpsgezicht Kinderdijk. Middels een hoogte-effectrapportage dient hierin inzicht verschaft te worden. Aan de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten dient hierbij advies te worden gevraagd.

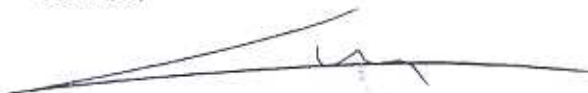
Advies

Ten aanzien van de hierboven genoemde punten is strijdigheid geconstateerd met het provinciaal ruimtelijk beleid. Naast het oordeel over de eventuele bedenkingen tegen het vastgestelde plan zal deze brief de basis vormen voor de goedkeuringsprocedure ex artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie, alsmede de stadsregio Rotterdam.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,
voor deze,



mr. C. Verwijs
plv. hoofd afdeling Ruimte en Wonen

Afschrift aan;

- de stadsregio Rotterdam, de heer K. van Staalduine, Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam;
- het secretariaat van de Provinciale Planologische Commissie.

Groothandelsgebouw
Weena 723, Ingang C 1e etage
Postbus 29036, 3001 GA Rotterdam

Behandelaar: mw. drs. D.S. van de Hulsbeek
Telefoon 010-224 43 02
Fax 010-224 44 99
www.vrom.nl

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Ridderkerk
Postbus 271
2980 AG Ridderkerk

**Reactie in het kader van art. 10 Bro ten aanzien van het voorontwerp
bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers**

Datum
10 juli 2007

Kenmerk
2007066801-DHU

Gemeente Ridderkerk		Datum	Par.
RO 07/7698	Patd.	30 Juni 2007	
	Afd.		
	Afd.		
	Streetsd.		
12 JULI 2007	Ontv.		ie
	ja		st.

Geacht College,

Over uw verzoek om advies ex artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers bericht ik u het volgende.

Naar aanleiding van de sturingsfilosofie in de Nota Ruimte heeft het Kabinet besloten om zoveel mogelijk één gezamenlijke rijksreactie te geven in het kader van de advisering ex artikel 10 van het Bro. In dit kader meld ik u dat de VROM-Inspectie en Rijkswaterstaat aanleiding hebben gezien tot het maken van de volgende opmerkingen.

Luchtkwaliteit (VROM-Inspectie)

Het aspect luchtkwaliteit is voor het plangebied nog niet nader uitgewerkt. Op deze wijze is niet inzichtelijk wat de luchtkwaliteit in het gebied is. Ik verzoek u in het ontwerpbestemmingsplan de resultaten van nog uit te voeren onderzoek en de eventuele consequenties cq maatregelen te verwerken.

Leidingen (VROM-Inspectie)

U meldt in het plan dat er door het plangebied een hoogspanningsleiding loopt. U geeft echter niet aan of er ook andere leidingen aanwezig zijn in of nabij het plangebied. Volgens mijn informatie is er nabij het plangebied sprake van een defensie pijpleiding. Ik verzoek u het plan aan te vullen met de informatie over deze leiding. Ik wil u daarbij meegeven dat het beleid ten aanzien van leidingen sterk in beweging is.

Beleidslijn Grote Rivieren (Rijkswaterstaat)

Het buitendijks deel van het plangebied valt onder het regime van de Beleidslijn Grote Rivieren (BGR). In hoofdstuk 4.10 Water wordt onder Nationaal Beleid de BGR wel genoemd. In het beleidskader op pagina 17 is de BGR echter ten onrechte niet genoemd. Omdat het in de BGR vastgelegde beleid en de impact daarvan op het plangebied ook via het ruimtelijk spoor zijn weerslag dient te krijgen, hoort deze naar onze mening thuis onder het beleidskader (en niet alleen onder water). In het plan zou in het licht van de BGR een toetsing moeten plaatsvinden en zouden de resultaten hiervan voldoende kenbaar moeten worden gemaakt. In de BGR is het gebied overigens als bergend aangemerkt. Bouwen is hier mogelijk, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Momenteel wordt het Rijksrivierenbesluit geëvalueerd. Mogelijk wordt besloten om het bergend regime van het buitendijks gebied in Ridderkerk zodanig te wijzigen dat er geen vergunningplicht o.g.v. de Wet beheer rijkswaterstaatswerken meer bestaat. In dat geval zou ook de BGR niet meer van toepassing zijn. Omdat

hierover nog geen duidelijkheid bestaat, zou Ridderkerk naar onze mening in ieder geval nog een variant moeten uitwerken waarbij het bergend regime blijft bestaan.

Kaderrichtlijn Water (Rijkswaterstaat)

In de toelichting staat op pagina 35 bovenaan aangegeven dat de Nieuwe Maas wordt aangemerkt als KRW-lichaam. Verder wordt hier niet op ingegaan. Een groot deel van de rivieroever is deels gesaneerd voor bebouwing en is deels braakliggend. Nergens wordt aangegeven hoe de oever er op dit moment uit ziet en hoe met de oever zal worden omgegaan. De wijze van inrichting van de oever heeft positieve dan wel negatieve gevolgen voor het ecologisch goed functioneren van de oever. Het ecologisch goed functioneren is kerndoelstelling van de KRW. Het gebruik van damwanden bijv. heeft negatieve gevolgen voor het ecologisch goed functioneren van de oever. In het plan zou moeten worden aangegeven op welke wijze de gemeente m.b.t. de oevers invulling geeft aan de KRW.

Advieshoogte buitendijks bouwen (Rijkswaterstaat)

Op pagina 35 bovenaan valt te lezen dat een maaiveldhoogte van NAP +3.8 meter geen gevaar oplevert voor de veiligheid in relatie tot overstroming. Voor het gebied langs de Nieuwe Maas is dit juist. Onze advieshoogte bedraagt hier NAP +3,70 meter. Voor het gebied langs de Noord bedraagt onze advieshoogte echter NAP +3.86 meter. Deze advieshoogtes hebben betrekking op de ligging van het maaiveld. Het is te adviseren dat voor het vloerpeil van gebouwen een wat grotere hoogte wordt aangehouden, namelijk NAP +3.90 meter. Graag zagen wij deze hoogtes verankerd in de planvoorschriften.

Externe veiligheid (Rijkswaterstaat)

In paragraaf 4.7.2 "Vervoer van gevaarlijke stoffen over water" is voor de woningbouwlocaties langs de Nieuwe Maas/ Noord een vrijwaringzone van 20 meter aangehouden. Het lijkt ons nuttig en zinvol dat op de plankaart en in de voorschriften de 20 meter zone formeel wordt verankerd. Een uitzondering hierop vormt de planologische inpassing van een monumentale loods op 15 meter van de hoogwaterlijn. Hiervoor was al eerder overeenstemming bereikt met Rijkswaterstaat (13 mei 2004). Voorts eindigt deze paragraaf met de conclusie dat het aspect externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen geen beperkingen oplegt aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Mogelijk ten overvloede wordt gewezen op de beleidsontwikkelingen van de Ministeries van V&W en VROM voor het basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen. Als uitgangspunt wordt een "plasbrandaandachtgebied" gehanteerd waarbij een zonering van 25 meter is vastgesteld. In dit aandachtsgebied mogen in principe geen kwetsbare bestemmingen worden gerealiseerd, tenzij bijzondere aandacht is besteed aan het gebouw (o.a. brandbestendigheid), de hulpverlening en de evacuatie(s). Gezien het beleidsproces lijkt het mij nuttig en zinvol dat wordt geanticipeerd op het aandachtsgebied van 25 meter.

Ankeren en afmeren (Rijkswaterstaat)

In artikel 16 "Water" is in lid 2 bepaald dat op deze gronden o.a. steigers mogen worden gebouwd. Er wordt op gewezen dat het o.g.v. het Binnenvaartpolitiereglement 1984 en het daarop gebaseerde ligplaatsbeleid Hoofdvaarwegen Dienst Zuid-Holland verboden is om op de Noord en de Nieuwe Maas ligplaats te nemen (ankeren en afmeren). Het beleid is gericht op behoud van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

Eerdere afstemming over wateraspecten (Rijkswaterstaat)

Over een deel van het plangebied heeft in het kader van het verlenen van vrijstelling o.g.v. artikel 19 WRO al eerder afstemming met de gemeente plaatsgevonden over de wateraspecten.

Geen van de overige rijksdiensten, zoals vertegenwoordigd in de Provinciale Planologische Commissie provincie Zuid-Holland, hebben aanleiding gezien om opmerkingen over het voorontwerpplan te maken.

Gelet op bovenstaande opmerkingen ben ik van mening dat het plan niet in aanmerking komt voor een specifieke verklaring van geen bezwaar.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
de inspecteur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.C. van Scherpenzeel', written in a cursive style.

drs. J.C. van Scherpenzeel

31 JUL 2007

DATUM

UW BRIEF VAN 16 mei 2007

UW KENMERK RU07/04858-SO

ONS KENMERK SPbl/U 0206200

CONTACTPERSOON A.N.H. Vermeulen

DOORXIESNUMMER 078 639 73 34

E-MAILADRES a.vermeulen@wshd.nl

AANTAL BIJLAGEN



waterschap
**Hollandse
Delta**

INGEKOMEN NR. I0706373

ONDERWERP reactie ex artikel 10 BRO voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Ridderkerk
Postbus 271
2980 AG RIDDERKERK

Gemeente Ridderkerk		Datum
RO 07/8711	Psid 50	
	Ald.	
	Ald.	
	Streefdatum	
- 1 AUG. 2007	Ontv.bev.	arch. Kopie Best.
	ja nee	

Geacht college,

Onlangs ontvingen wij van u het voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers in het kader van het artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

De in dit plan aangegeven herziening en transformering van (voormalige) bedrijfslocaties in hoogwaardige woongebieden, betreft een buiten de hoofdwaterkering gelegen gebied. De op de plankaart aangegeven waterkering en gebruiksfuncties zijn in overeenstemming met de legger van Hollandse Delta.

Conform de provinciale verordening 'regels voor ruimte' is er ook op het gebied van wegen, waterkeringen en zuiveringstaak vroegtijdig overleg gevoerd en zijn de daarbij gemaakte opmerkingen op een juiste manier in het plan verwerkt.

Gelet op het voorgaande hebben wij geen opmerkingen ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers.

Wij gaan ervan uit u voldoende geïnformeerd te hebben, voor verder informatie kunt u contact opnemen met de heer A.N.H. Vermeulen van de afdeling Beleid.

Hoogachtend,

namens dijkgraaf en heemraden,

ir. J.M.J. Waals
afdelingshoofd Beleid

SPbl/07/56

Johan de Wittstraat 40
3311 KJ Dordrecht
ons adres Postbus 469
3300 AL Dordrecht
telefoon 078 639 71 00
fax 078 631 18 71
internet www.wshd.nl
info@wshd.nl

Het college van Burgemeester en
wethouders der gemeente Ridderkerk
Postbus 271
2980 AG RIDDERKERK

N.V. Nederlandse Gasunie

Kantoor Waddinxveen
Postbus 444
2740 AK Waddinxveen
Coöperatie 7
T (0182) 62 33 33
F (0182) 62 33 90
E communicatie@gasunie.nl
BTW NL007239348B01
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum: 31 juli 2007
Doorkiesnummer: (0182) 62 34 30
Oms kenmerk: TAJW 07.4245
Uw kenmerk: RU07/04858-SO

Onderwerp:
Voorontwerp-bestemmingplan Silkkerveer Rivieroevers

Geacht college,

Naar aanleiding van uw brief van 16 mei jongstleden, waarmee u ons bovengenoemd voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 Bro 1985 deed toekomen, delen wij u mee dat het plan ons aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Hoewel wij ten tijde van het vooroverleg medio maart 2002 nog hebben aangegeven dat zich juist buiten het plangebied een hoofdaardgastransportleiding van ons bedrijf bevond, blijkt uit het huidige intekenwerk dat deze leiding toch binnen het plangebied is gelegen. Begrijpelijkwijfs is deze leiding nu nog niet op de plankaart aangegeven.

Wij doen u hierbij de plankaart weer toekomen waarop de ligging van de leiding in blauw is aangegeven. Wij verzoeken u de plankaart dienovereenkomstig met de leiding aan te vullen. Wanneer u voor het onderhavige gebied over digitale informatie van onze leiding wenst te beschikken, kunt u hieromtrent een schriftelijk verzoek indienen bij ondergetekende; m.w.roest@gasunie.nl

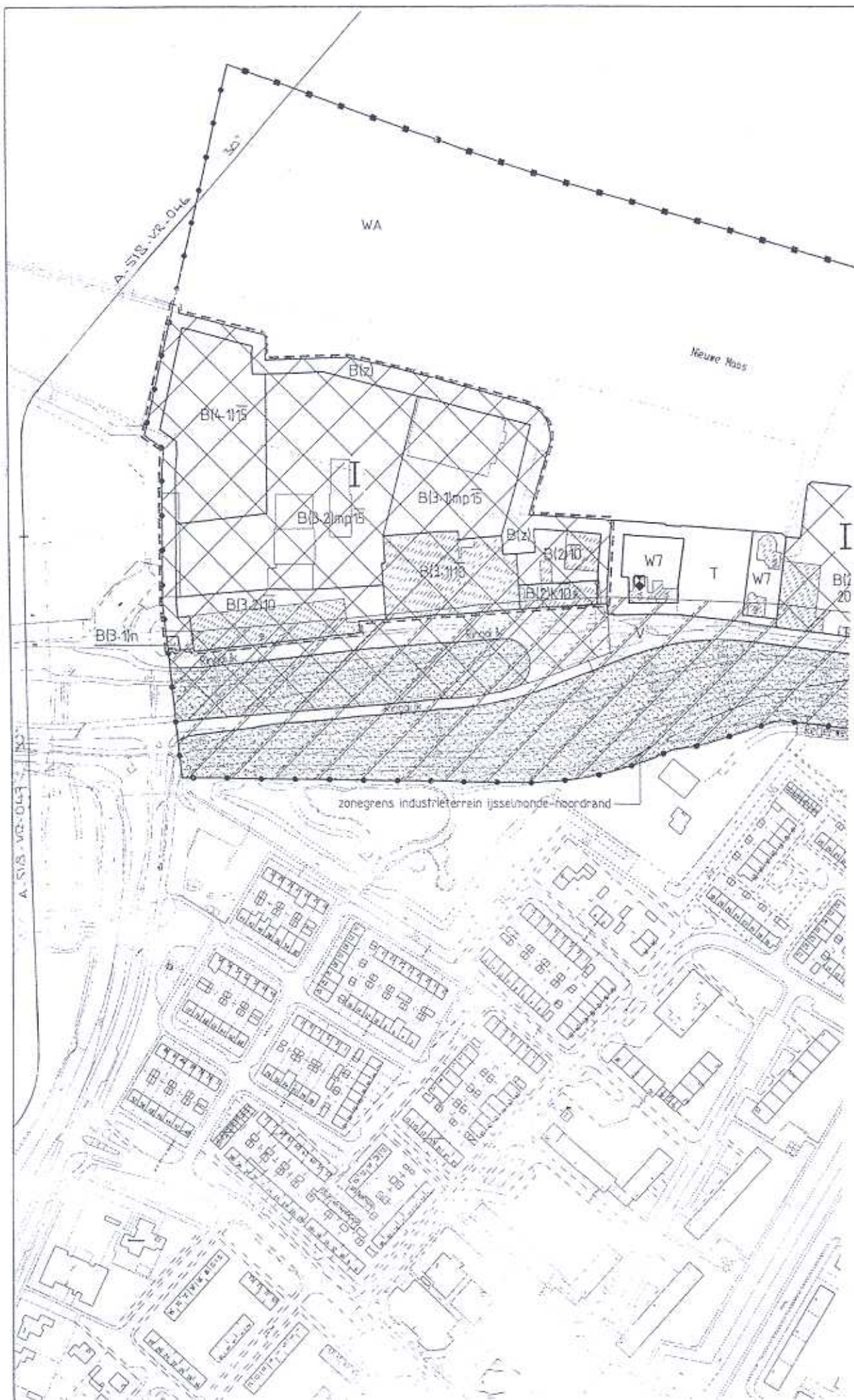
Tevens vragen wij u de aanwezigheid van onze leiding in de toelichting onder paragraaf 4.8. "Leidingen" te noemen en in de voorschriften onder artikel 18 "Leidingen", ter breedte van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, een medebestemming te geven.

Hoogachtend,



M.W. Roest
Medewerker Juridische Zaken West

Gemeente Ridderkerk			
RO 07/	Plaats	SS/S. J. Bakker	
18727	Adres		
	Adres		
	Streekdatum		
- 1 AUG. 2007	Ontv.bev.	arch.	Kopie
	ja	nee	Post



Gemeente Ridderkerk
afdeling Stedelijke Ontwikkeling
mevrouw S. Bervoet
Postbus 271
2980 AG RIDDERKERK

Ridderkerk		Datum		Par.
Patd.	50	/S. Jankman		
Afd.				
Afd.				
RO 07/8635		Streeldatum		
30 JULI 2007		Ontv. bev.		Kopie
		ja	nee	Best.

reactie voorontwerp-bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers

Geachte mevrouw Bervoets,

Op 16 mei 2007 stuurde u ons het voorontwerp-bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers van uw gemeente. Graag willen wij daarop reageren.

Beschermingsgebieden

In het betreffende plan missen wij de opname van een tweetal cruciale bestemmingen:

1. het plangebied is gesitueerd in een boringsvrije zone, hetwelk in het voorontwerp-bestemmingsplan niet expliciet genoemd wordt;
2. tevens is een grondwaterbeschermingsgebied aanwezig.

Voor de drinkwatervoorzieningen zijn deze bestemmingen van essentieel belang. Graag willen wij u verzoeken om deze bestemmingen en bijbehorende voorschriften expliciet in het plan op te nemen. Een aanzet hiertoe treft u als bijlage bij deze brief.

Tot slot

Vragen over of reacties op deze brief kunt u richten aan mevrouw Aleida Koot-Vermaat. Zij is als volgt bereikbaar: bel 0900 8410 en vraag naar 0182 59 34 47. Ook per e-mail is zij bereikbaar: aleida.koot@oasen.nl.

Met vriendelijke groet,
Oasen

D/O *Henk Ardesch*

Henk Ardesch
bedrijfsdirecteur

oaseo
drinkwater

27 juli 2007

Ons kenmerk
AKT/csr/21130/07

Uw kenmerk
RU07/04858-SO

Bijlagen
2

Voor informatie:
T (0900) 8410 vraag
naar (0182) 59 34 47
[aleida.koot@](mailto:aleida.koot@oasen.nl)
oasen.nl

Oasen N.V.

Nieuwe Gouwe O.Z. 3
Postbus 122
2800 AC Gouda

T 0182 59 33 11
www.oasen.nl

KvK 290.10639
BTW 001998079 801

Bijlagen: Tekst grondwaterbeschermingsgebied
Kaart 'Milieubeschermingsgebied voor grondwater gemeente Ridderkerk'

VRIJHEIDSLAAN 35
2321 JR LEIDEN
(071) 5 233 277
(071) 5 212 494
info@basis.nl / www.basis.nl
ING LEIDEN
67.85.71.260
NL 0096 96 969 B 01
28052132

ADRES
VESTIGING
TELEFOON
FAX
E-MAIL / WEBSITE
BANK
REKENINGNUMMER
OMZETBELASTINGNUMMER
HANDELSREGISTER LEIDEN

Gemeente Ridderkerk
T.a.v. de heer / mevrouw R.A.A. Boom
Postbus 271
2980 AG RIDDERKERK

DATUM
22 juni 2007

ONS KENMERK
JJS/19.101.07

BETREFT
Voorontwerp-bestemmingsplan
Slikkerveer Rivieroevers

Geachte heer / mevrouw,

Bijgaand zenden wij u het voorontwerp bestemmingsplan retour.

Tevens delen wij u hierbij u mede dat onze opdrachtgever, Green Properties B.V., recentelijk het eigendom hebben verworven van het pand, gelegen aan de Leidekkerstraat 2 te Ridderkerk (de Connexxion lokatie).

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk verdere schrijven met betrekking tot het onroerend goed te richten aan ons kantoor te Leiden.

Met betrekking tot het voorontwerp-bestemmingsplan delen wij u mede geen opmerkingen te hebben.

In het vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, verblijven wij,

met vriendelijke groeten,
Namens Green Properties B.V.



Jan-Jeroen Schaap
Basis Bedrijfshuisvesting B.V.

Bijlagen

G E M E E N T E



NIEUW-LEKKERLAND

Gemeente Ridderkerk
t.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Postbus 271
2980 AG RIDDERKERK

Gemeente Ridderkerk		Datum	Par.
RO 07/0262	Paal	S. J. Janssen	
	Afd.		
	Afd.		
	Streefdatum		
20 JULI 2007	Ontv. bev.	arch.	Kopie Rest.
	ja	nec	

Uw kenmerk : RU07/04858-SO Datum : 19 JULI 2007
Uw brief van : 16 mei 2007 Ons kenmerk : 2007.1052
Beh. door : E.P. van der Stek (Team Wonen en Werken)
Onderwerp : vooroverleg ex artikel 10 Bro voorontwerp-bestedingsplan Slikkerveer Rivieroevers

Geacht college,

Ten behoeve van het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening heeft u ons het voorontwerp-bestedingsplan Slikkerveer Rivieroevers doen toekomen. Naar aanleiding van dit voorontwerp vragen wij uw aandacht voor de locatie De Schans/de drie rivieren. Op het drie-rivierenknooppunt van de Lek, de Nieuwe Maas en de Noord wordt langs de rivier de grond bestemd voor "woondoeleinden". Vanuit het UNESCO werelderfgoed molengebied Kinderdijk gezien ligt deze locatie aan de overzijde van de Noord. Op de locatie staan vijf woontorens ingetekend variërend van een bouwhoogte van 48 meter tot ruim 70 meter. Wij schatten in dat deze woontorens vanuit het molengebied, in ieder geval vanaf de dijk, zodanig zichtbaar zijn dat zij van invloed zullen zijn op de unieke waarde van het molengebied. Nadrukkelijk vragen wij uw aandacht hiervoor.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Nieuw-Lekkerland,
De secretaris,

C. van Haaren

De burgemeester,

O. Sierksma

Bezoekadres: Raadhuisplein 1
2957 RK Nieuw-Lekkerland
Postadres: Postbus 4
2957 ZG Nieuw-Lekkerland



www.nieuw-lekkerland.nl
Telefoon (0184) 68 85 88
Fax (0184) 68 28 85
BNG rek.nr. 28.50.05.952



gemeente nederlek

Gemeente Ridderkerk	Datum
RO 07 / goor	20-8-2007
- 9 AUG. 2007	arch.

College van burgemeester en wethouders van
de gemeente Ridderkerk
Postbus 271
2980 AG Ridderkerk

Contactpersoon	: W. den Hartigh	Ons kenmerk	: 0701843
Doorkiesnr.	: 0180-667759	Bijlagen	: 1- 8 AUG. 2007
Uw kenmerk	: RU07/04858-SO	Verzenddatum	

Onderwerp : vooroverleg ex artikel 10 BRO voorontwerpbestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers

Geacht college,

Op 21 mei 2007 ontvingen wij van u in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 Bro een exemplaar van het voorontwerp-bestemmingsplan *Slikkerveer Rivieroevers*.

Wij hebben kennis genomen van het feit dat het bestemmingsplan ziet op een herontwikkeling van het voormalige Digaco-complex op het drie-rivierenknooppunt van de Lek, de Nieuwe Maas en De Noord. De herontwikkeling houdt ondermeer in het realiseren van 4 hoge woontorens; twee van 58 meter hoog, één van 71 meter hoog en één van 74 meter hoog. Wij kunnen ons een voorstelling maken van de stedenbouwkundige overwegingen die geleid hebben tot een ontwikkelingsvoorstel aan het waterfront met relatief gezien hoge woontorens. In onze beleving is er echter onvoldoende rekening mee gehouden dat de locatie grenst aan twee belangrijke polders binnen het nationaal landschap Het Groene Hart. Het gaat daarbij om de Krimpenerwaard en de Alblasserwaard. Prachtige maar kwetsbare gebieden die het waard zijn beschermd te worden. Er wordt veel aan gedaan om de waarden te verfraaien en de cultuurhistorische waarden van het gebied zoveel mogelijk in stand te houden en waar mogelijk te versterken.

Het oprukken van de randstedelijke bebouwing van de buurgemeente Krimpen aan den IJssel, maar ook van de gemeente Ridderkerk, heeft onze nadrukkelijke aandacht. U kunt zich voorstellen dat het oprichten van meerdere hoge woontorens aan het rivierfront van Ridderkerk de belevingswaarde van de Krimpenerwaard mogelijk negatief kan beïnvloeden. De stedenbouwkundige overgang van het dorpse karakter van Nederlek naar de voorgenomen hoogbouw langs de rivierfronten van Ridderkerk is naar onze mening te groot. Wij doen een dringend beroep op uw college om de voorgenomen bebouwing van de hoge woontorens te heroverwegen en te kiezen voor een stedenbouwkundig plan dat meer recht doet aan de ligging van de locatie op de grens met het Groene Hart.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Nederlek
de secretaris de burgemeester

drs P. Schouten

ir C.W. Veerhoek

Gemeentehuis : Burg. v.d. Willigenstraat 58, Lekkerkerk
Postadres : Postbus 2503, 2940 AA Lekkerkerk
E-mail : info@nederlek.nl
Internet : www.nederlek.nl

Telefoonnr. : 0180-667777
Faxnr. : 0180-664314
Banknr. : BNG 28.50.20.498
BTW. : NL0068.25.862.B.01