



GEMEENTE ALBRANDSWAARD

*Ruimtelijke onderbouwing
Omgevingsvergunning
"Poortugaal, Kruisdijk 10"*

Juli 2017

Ruimtelijke onderbouwing Omgevingsvergunning Poortugaal, Kruisdijk 10

Plannaam: Poortugaal, Kruisdijk 10
Plantype: Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning
Datum: Juli 2017



Twentepoort Oost 16a
7609 RG ALMELO

t. 0546-45 44 66
e. info@bjz.nu
i. www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING	4
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	4
1.3	HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME	5
1.4	EISEN AAN EEN RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	6
1.5	LEESWIJZER	7
HOOFDSTUK 2	HUIDIGE SITUATIE	8
2.1	HUIDIGE SITUATIE	8
HOOFDSTUK 3	PLANBESCHRIJVING	11
3.1	GEWENSTE ONTWIKKELING	11
3.2	VERKEER EN PARKEREN	12
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	13
4.1	RIJKSBELEID	13
4.2	PROVINCIAAL BELEID	15
4.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	18
HOOFDSTUK 5	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	21
5.1	GELUID (WET GELUIDHINDER).....	21
5.2	BODEMKWALITEIT.....	21
5.3	LUCHTKWALITEIT	22
5.4	EXTERNE VEILIGHEID.....	23
5.5	MILIEUZONERING	25
5.6	ECOLOGIE.....	27
5.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	28
HOOFDSTUK 6	WATERASPECTEN.....	30
6.1	VIGEREND BELEID.....	30
6.2	WATERPARAGRAAF	31
HOOFDSTUK 7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	32
HOOFDSTUK 8	VOOROVERLEG.....	33
8.1	VOOROVERLEG	33
BIJLAGE BIJ DE TOELICHTING.....		34
BIJLAGE 1: WATERTOETS		34

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

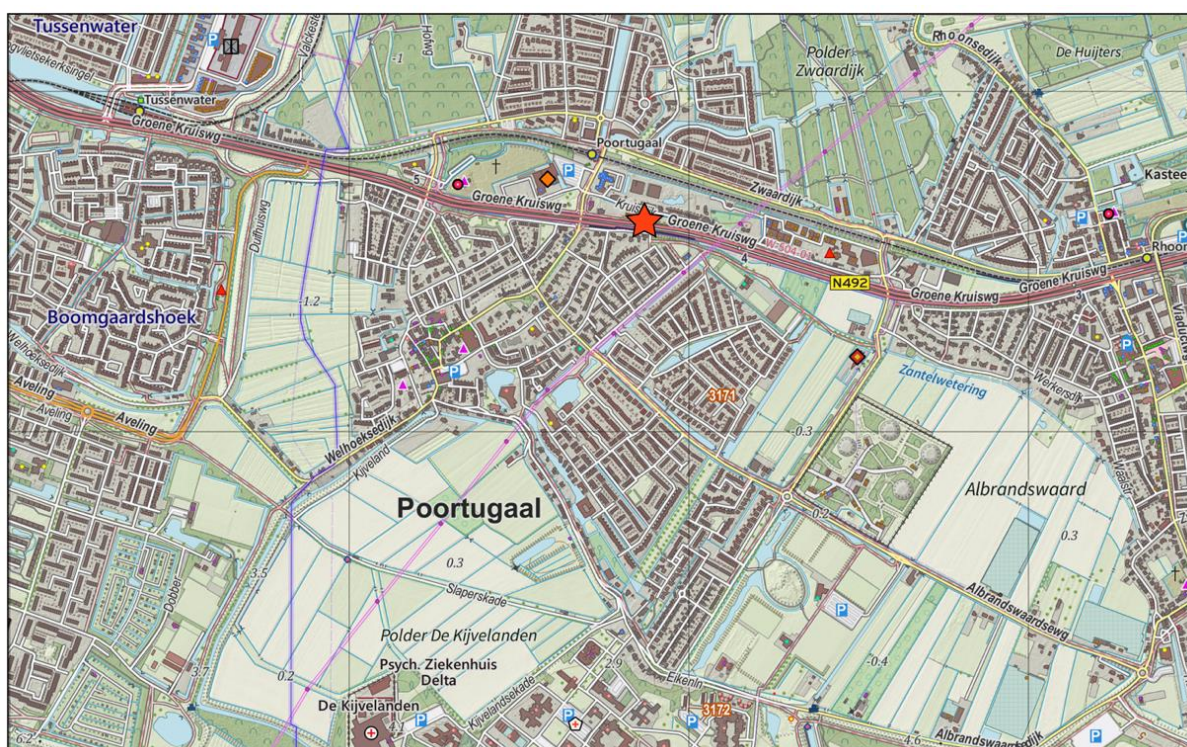
1.1 Aanleiding

Autobedrijf Bos bevindt zich aan de Kruisdijk 10 te Poortugaal. Het bedrijf heeft behoefte aan ruimere, overdekte opslagmogelijkheden. Op dit moment is de (overdekte) opslagruimte beperkt en vindt opslag deels plaats in de buitenlucht, waardoor de weersomstandigheden invloed hebben op de kwaliteit van de materialen/producten. Ook komt deze buitenopslag de uitstraling van het bedrijf niet ten goede. Daarom is autobedrijf Bos voornemens (gefaseerd) twee nieuwe bedrijfsgebouwen te realiseren die voorzien in overdekte opslagmogelijkheden en een poets/schoonmaakruimte ten behoeve van een optimale bedrijfsvoering. Vanwege het ontbreken van bouwvlakken binnen de bedrijfsbestemming (maximaal milieucategorie 2) ter plaatse van de gewenste bebouwing, is realisatie van de beoogde bebouwing niet mogelijk.

In voorliggend geval wordt middels een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 eerste lid onder a, sub 3^o Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (uitgebreide voorbereidingsprocedure), afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Deze afwijking van het bestemmingsplan moet gemotiveerd worden met een ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met 'een goede ruimtelijke ordening'. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging van het projectgebied

Het projectgebied (globaal aangegeven met de rode ster) bevindt zich aan de Kruisdijk 10 te Poortugaal. De locatie ligt ingeklemd tussen de Kruisdijk en Groene Kruisweg (N492).

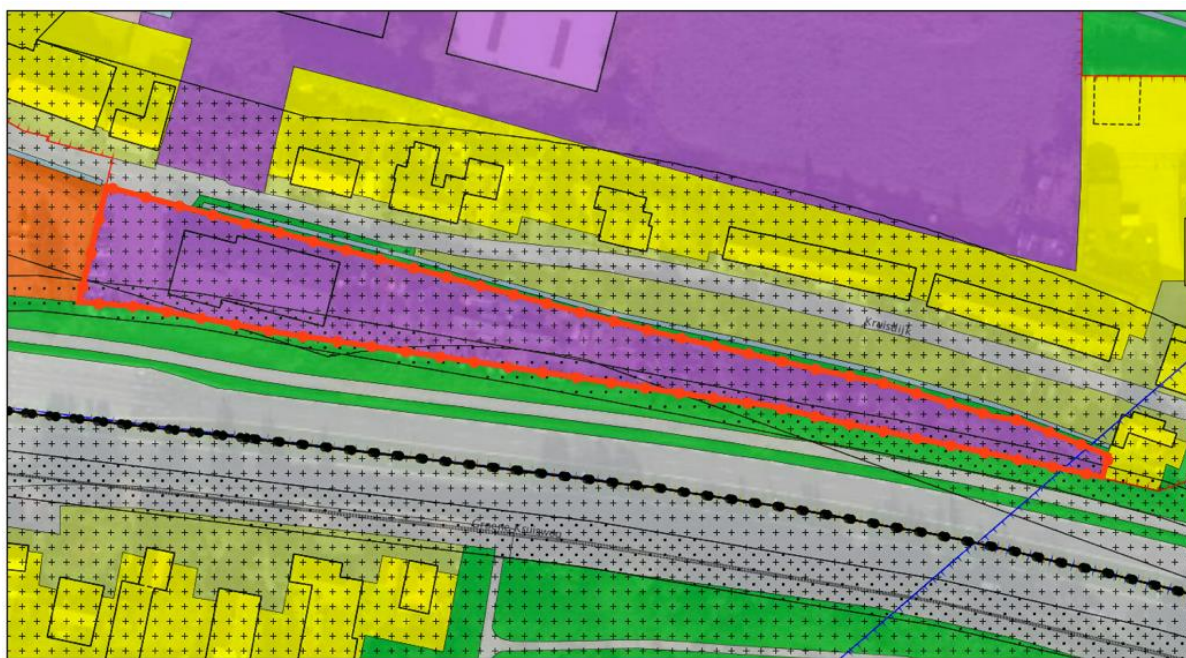


Figuur 1.1 Ligging van het projectgebied in Poortugaal (Bron: Open Topo)

1.3 Huidig planologisch regime

1.3.1 Algemeen

De locatie is gelegen binnen het planbegrenzing van het bestemmingsplan “Groene Kruisweg”. Dit bestemmingsplan is op 27 juni 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. De gronden in het projectgebied zijn bestemd tot ‘Bedrijf’ met de nadere aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – garagebedrijf’, ‘Waarde – Archeologie – 1’ en deels de dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’. Tevens kent het projectgebied de gebiedsaanduidingen ‘wro-zone – wijzigingsgebied-5’ en ‘geluidzone – industrie’. In figuur 1.2 is een uitsnede van het geldend bestemmingsplan weergegeven. Het projectgebied is daarbij indicatief aangegeven met de rode belijning.



Figuur 1.2 Uitsnede geldend bestemmingsplan “Groene Kruisweg” (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.3.2 Beschrijving bestemmingen en aanduidingen

‘Bedrijf’

De voor aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijfsactiviteiten milieucategorie 1 t/m 2 en voor detailhandel in auto's (showroom) ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van bedrijf - garagebedrijf”. Ter plaatse van de huidige bebouwing is een bouwvlak opgenomen, waarbij de maximum bouwhoogte is vastgelegd middels de maatvoeringsaanduiding ‘maximum bouwhoogte (m)’ = 5 meter.

‘Waarde – Archeologie - 1’

De voor ‘Waarde – Archeologie -1’ aangewezen gronden zijn, behalve voor andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. In deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen ter bescherming van de mogelijk voorkomende archeologische waarden. Per verwachtingswaarde zijn ingreepdieptes en –oppervlaktes opgenomen, waar bij overschrijding onderzoek moet plaatsvinden.

‘Leiding – Gas’

De voor ‘Leiding – Gas’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een aardgastransportleiding met de daar bijbehorende bouwwerken en andere werken. Ter bescherming van deze leiding is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen.

'geluidzone – industrie'

Ter plaatse van deze aanduiding is vastgelegd dat de bouw van geluidsgevoelige objecten ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone-industrie' uitsluitend is toegestaan indien voldaan kan worden aan de in de Wet geluidhinder gestelde normen.

'wro-zone – wijzigingsgebied-5'

Ter plaatse van deze gebiedsaanduiding kunnen Burgemeester en wethouders ex artikel 3.6 lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening, het plan (onder voorwaarden) wijzigen, en de bestemming van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone wijzigingsgebied-5' (artikel 29.2, sub e) in de bestemmingen 'Bedrijf' of 'Kantoor' alsmede 'Groen', 'Tuin', 'Verkeer – verblijfsgebied' en 'Water'.

1.3.3 Strijdigheid

In artikel 3.2 (Bouwregels) onder a is bepaald dat gebouwen uitsluitend mogen worden gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak. Aangezien ter plaatse van de beoogde bebouwing geen bouwvlak aanwezig is, kan het beoogde plan niet gerealiseerd worden.

1.4 Eisen aan een ruimtelijke onderbouwing

Een op artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3^o Wabo gebaseerde zelfstandige instructie voor de inhoud en inrichting van deze ruimtelijke onderbouwing ontbreekt in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Artikel 5.20 van het Bor verklaart voor de inhoud van het besluit de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing belicht alle relevante aspecten vanuit de ruimtelijke ordening en toont aan dat voorliggende ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hieronder is verwoord waaraan een ruimtelijke onderbouwing moet voldoen.

In een goede ruimtelijke onderbouwing zijn neergelegd:

1. een verantwoording van de gemaakte keuzen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding; Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 6;
3. de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 bedoelde overleg; Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 8;
4. de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek; verwezen wordt naar de gehele ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat met alle relevante feiten en af te wegen belangen rekening is gehouden;
5. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken; het ontwerpbesluit zal voor een ieder ter inzage worden gelegd. Er wordt gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen;
6. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan; Verwezen wordt naar hoofdstuk 7.

Voor zover bij het project geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, waarin de hierna volgende onderdelen zijn beschreven, worden in de ruimtelijke onderbouwing ten minste neergelegd:

7. een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden; hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.7;
8. voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het besluit begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied; in hoofdstuk 5 is aandacht besteed aan diverse relevante aspecten;
9. een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het besluit zijn betrokken; het betreffende hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer heeft betrekking op luchtkwaliteitseisen. Deze zijn beschreven in paragraaf 5.3.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie van het projectgebied beschreven.

Hoofdstuk 3 betreft de planbeschrijving.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Albrandswaard beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieuthema's de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 8 gaat in op het vooroverleg.

HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Historie autobedrijf Bos

Door de uitstekende locatie langs de Groene Kruisweg en het spoor van de toenmalige R.T.M. (Rotterdamsche Tramweg Maatschappij) is de heer L. Bos in 1922 oorspronkelijk begonnen als kolenhandelaar. Waar klanten in de beginperiode nog met paard en wagen werden bevoorrad, werden later vrachtauto's gebruikt en werden er loodsen gebouwd om de voorraad kolen te kunnen vergroten. Door de komst van huisbrandolie en later centrale verwarming, begon de vraag naar kolen af te nemen. Vader en zoon Bos besloten zich meer toe te leggen op het transporteren van, in eerste instantie huisbrandolie, maar later ook zand, grind, grond en suikerbieten. Het groeiende wagenpark bracht steeds meer reparatie- en onderhoudswerkzaamheden met zich mee, dit werd door de Firma Bos zelf uitgevoerd. Door de kennis en verstand van zaken kwamen steeds meer mensen uit de buurt hun auto aanbieden voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden. Zodoende ontstond het Auto- en Transportbedrijf L. Bos. In 1977 liet de heer L.F. Bos een nieuw pand bouwen, het auto- en transportbedrijf konden nu nóg beter gecombineerd worden. Eind jaren '80 is besloten om te stoppen met het transportbedrijf, zodat men zich beter kon richten op het verkopen, onderhouden en repareren van personenauto's en lichte bedrijfsauto's. Deze bedrijfsactiviteiten vinden tot op heden nog steeds plaats.



Figuur 2.1 Historische foto's Firma Bos (Bron: website Autobedrijf Bos)

2.1.2 Beschrijving projectgebied en de omgeving

Het projectgebied bevindt zich aan de Kruisdijk 10, op een smal en lang perceel tussen de Groene Kruisweg (N492) en de Kruisdijk. Het perceel maakt onderdeel uit van het gebied 'Kruisdijk west'¹. Dit deelgebied wordt

¹ Bron: toelichting bestemmingsplan "Groene Kruisweg", paragraaf 2.2.

gekenmerkt door de historische lintbebouwing aan de Kruisdijk. Aan dit lint zijn voornamelijk woningen met aangrenzende tuinen gevestigd. De Kruisdijk was vroeger de doorgaande weg naar de kern Rhooen. Ten zuiden van deze weg werd begin 20^e eeuw een tramspoor aangelegd. Eetcafé De Magneet direct ten westen van het projectgebied herinnert hier nog aan; dit gebouw was vroeger een tramhuis. Naast de lintbebouwing is in het gebied steeds meer bedrijvigheid ontstaan. Hierdoor dreigt het beeld van historisch woonlint langzaam te verdwijnen. De ruimtelijke structuur wordt tegenwoordig vooral bepaald door de N492, de Kruisdijk en de metrobaan.

Het projectgebied wordt begrensd door de Kruisdijk en een groenstrook met parkeervoorzieningen aan de noordzijde, het woonperceel Kruisdijk 60 aan de oostzijde, een groenstrook aan de zuidzijde en een parkeerterrein behorende bij eetcafé De Magneet aan de westzijde. Het projectgebied wordt omgeven door een forse en dichte groenwal, die het zicht op het bedrijfsperceel vanaf de Kruisdijk en Groene Kruisweg ontnemen. De groenwal langs de Kruisdijk wordt overigens grotendeels gerooid en het geheel wordt opnieuw aangeplant. Het projectgebied is voor het grootste deel verhard. Aan de westzijde bevindt zich het enige bedrijfsgebouw. In het gebouw bevindt zich een showroom en een werkplaats. De verharde onbebouwde gronden (uiterste westzijde van het projectgebied) voor de showroom worden benut voor de uitstalling van occasions. De onbebouwde ruimte achter de werkplaats wordt benut voor buitenopslag van diverse materialen.



Figuur 2.2 Luchtfoto projectgebied en omgeving (Bron: Atlas Leefomgeving)



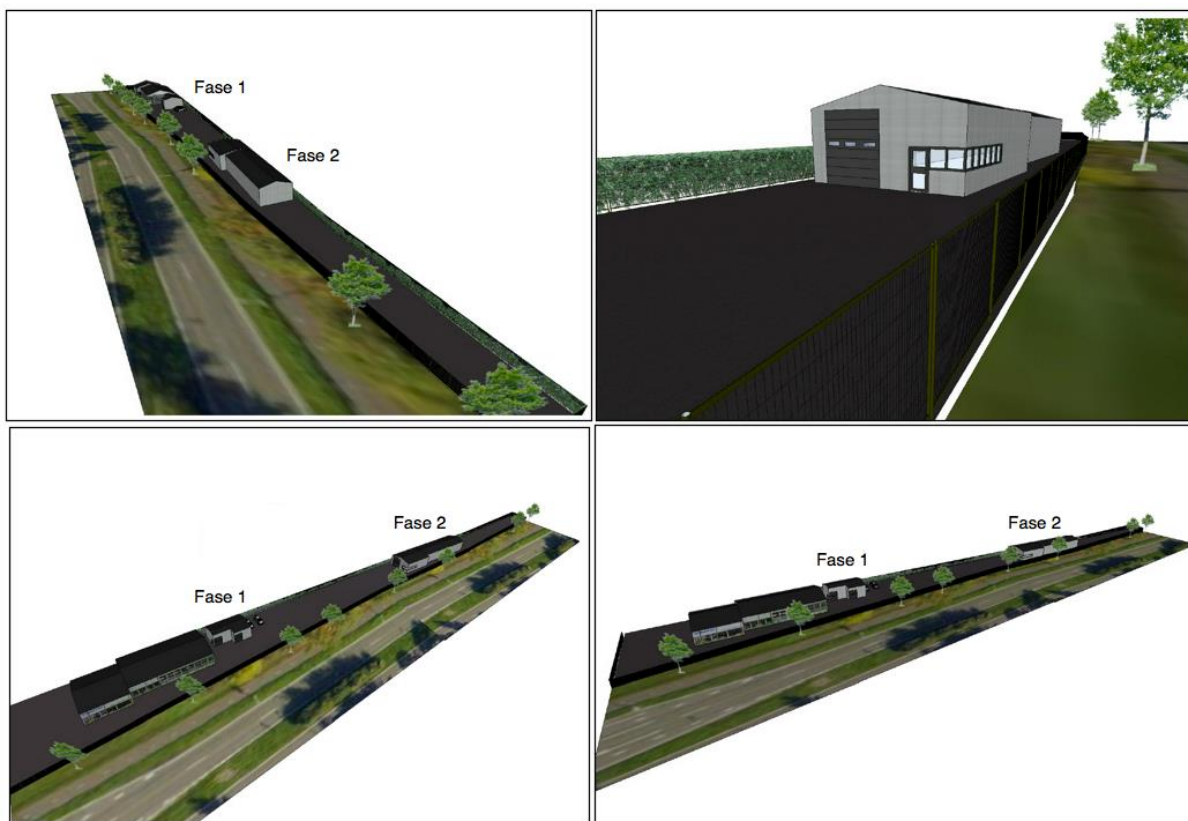
Figuur 2.3 Straatbeelden projectgebied vanaf de N492 en Kruisdijk (Bron: Google streetview)

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

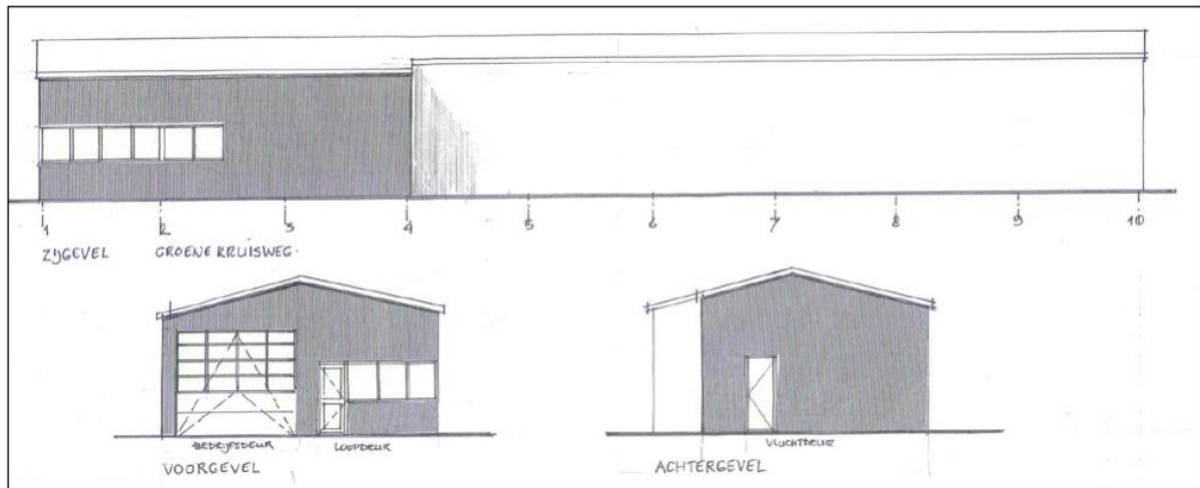
3.1 Gewenste ontwikkeling

Initiatiefnemer is voornemens twee nieuwe bedrijfsgebouwen te realiseren die voorzien in overdekte opslagmogelijkheden en een poets/schoonmaakruimte ten behoeve van een optimale bedrijfsvoering.

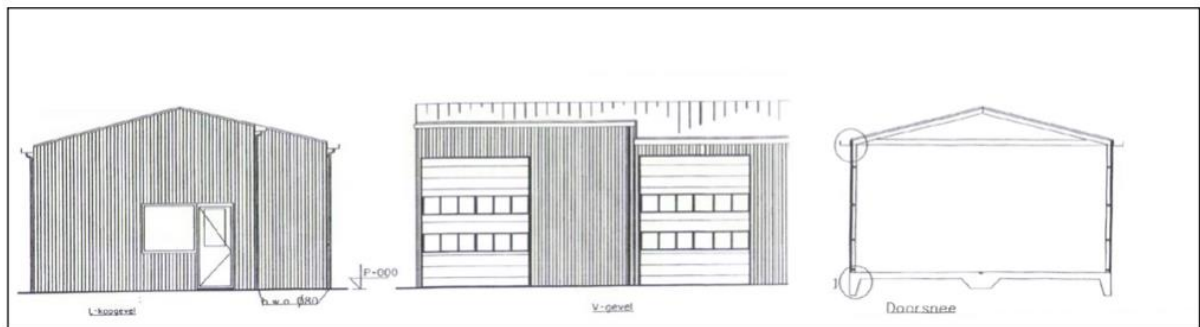
Prioriteit (fase 1) voor autobedrijf Bos is de realisatie van de poets/schoonmaakruimte direct ten oosten van de werkplaats. In deze ruimte zullen auto's worden schoongemaakt. Klanten kunnen op deze wijze nog beter worden bediend. De vorm en massa van deze bebouwing is duidelijk ondergeschikt aan het hoofdgebouw. De architectuur en projectering op het bedrijfsperceel (nokrichting oost-west georiënteerd) sluit aan bij de huidige bebouwing. De bebouwing heeft een oppervlakte van circa 84 m² en een bouwhoogte van 5 meter. De hoek van de kap is gelijk aan de bestaande bebouwing. In de afbeeldingen is te zien dat de materialisatie van de nieuwbouw gelijk is aan het bestaande pand. Daarnaast is initiatiefnemer voornemens om in de toekomst achterop het bedrijfsperceel nog een nieuw bedrijfsgebouw (fase 2) te realiseren. Dit bedrijfsgebouw heeft een oppervlakte van 279 m² en een bouwhoogte van 5,7 meter. Hierbij gaat het om een gebouw ten behoeve van opslag (materieel en auto's). Hieronder zijn 3D-beelden weergegeven van het integrale, beoogde plan.



Figuur 3.1 3D beelden gewenste ontwikkeling (Bron: Autobedrijf Bos)



Figuur 3.2 Gevelzichten en maatvoering oostelijke bebouwing (Bron: Autobedrijf Bos)



Figuur 3.3 Gevelzichten en maatvoering kleine loods (Bron: Autobedrijf Bos)

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Ontsluiting en verkeersgeneratie

Het projectgebied blijft ontsloten via de huidige in- en uitrit op de Kruisdijk. Als gevolg van het plan worden geen extra in- en uitritten gerealiseerd. Voor wat betreft de verkeersgeneratie kan gesteld worden dat de ontwikkeling geen (onevenredige) toename aan verkeersbewegingen met zich meebrengt. De ontwikkeling is bedoeld ter optimalisatie van de bedrijfsvoering. De bedrijfsactiviteiten / aantal klanten of werknemers breiden als gevolg van de ontwikkeling niet uit.

3.2.2 Parkeren

De ontwikkelingen die dit plan met zich meebrengt zijn voornamelijk bedoeld ter optimalisatie van de bedrijfsvoering. De bedrijfsactiviteiten worden niet uitgebreid of geïntensiveerd. Dit betekent dat de parkeerbehoefte in vergelijking met de huidige situatie hetzelfde blijft. De aanleg van extra parkeerplaatsen als gevolg van dit plan wordt niet noodzakelijk geacht. Wel kan worden gesteld dat de aanleg van extra parkeerplaatsen – gelet op de omvang van het projectgebied – eenvoudig te realiseren is.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit projectgebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

4.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

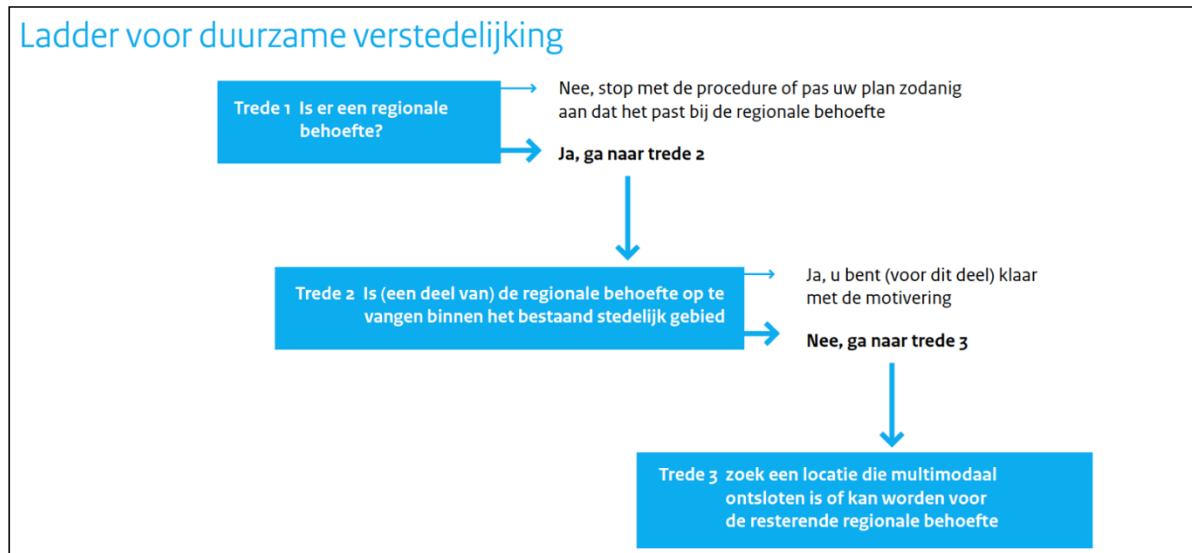
De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Zuidvleugel / Zuid-Holland zijn:

- Het verbeteren van Den Haag internationale stad, de stad/Mainport Rotterdam en de Greenports Westland- Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid, het faciliteren van de woningbouwopgave, het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel, het oppakken van het nationale programma Rotterdam-Zuid en het opstellen van de Rijksstructuurvisies Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Haaglanden;
- Vernieuwen en versterken van de Mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknopen in lijn met de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam;
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma), het behouden van het kustfundament en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Rijnmond-Drechtsteden, Kust, Rivieren en Zuidwestelijke Delta van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen van nationaal belang van en naar de Mainport Rotterdam;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV);

- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden (waaronder de Biesbosch en de Nieuwkoopse plassen). Daarnaast kent de regio belangrijke cultuurhistorische waarden (de Limes).

4.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond. De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.



Figuur 4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de in figuur 4.1 genoemde begrippen ‘regionale behoefte’, ‘bestaand stedelijk gebied’ en ‘stedelijke ontwikkelingen’.

Regionale behoefte

Uit de nota van toelichting behorende bij artikel 3.1.6 Bro (Staatsblad 2012, 388, pp. 49-50) blijkt dat met regionale behoefte niet per se wordt bedoeld op een bovengemeentelijke behoefte (regionaal in de zin van meerdere gemeenten omvattende). Centraal staat een passend regionaal schaalniveau; in geval van een lokale ontwikkeling kan het daarom ook gaan om een lokale (binnen de gemeente) vallende behoefte. Een dergelijke behoefte kan dan worden gezien als “regionale behoefte” zoals bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Bestaand stedelijk gebied.

De ruimtevraag moet bij voorkeur worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Op basis van gebiedsspecifieke situatie dient bepaald te worden wat wordt ervaren als stedelijk gebied. In de Bro is in artikel 1.1.1 een definitie opgenomen voor *bestaand stedelijk gebied*. De definitie luidt: ‘*bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*’.

Stedelijke ontwikkeling

Het begrip ‘stedelijke ontwikkeling’ wordt in Bro 1.1.1. als volgt gedefinieerd: *ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*.

4.1.2 Toetsing aan de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’

Wat betreft de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ wordt opgemerkt dat de drie treden (behoefte, bestaand stedelijk gebied en bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) van toepassing zijn bij nieuwe

stedelijke ontwikkelingen (3.1.6 Bro). Uit artikel 3.1.6 lid 2 Bro volgt dat de drie treden van deze ladder (kort samengevat) behelzen:

1. voorzien in actuele regionale behoefte;
2. invulling van ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. indien de ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied wordt ingevuld, verkeerskundige ontsluiting gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer.

Ad trede 1: Dit plan voorziet in de uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden van autobedrijf Bos, een bedrijf dat van oudsher (sinds 1922) op deze locatie is gevestigd. Het bedrijf heeft een regionale klantenkring. Zoals hiervoor reeds beschreven heeft het bedrijf om uiteenlopende redenen een concrete behoefte aan extra opslagruimte. Ter optimalisatie van de huidige bedrijfsvoering, wenst het bouwbedrijf binnen de begrenzing van het huidige bedrijfsperceel de bouwmogelijkheden te verruimen. De voorziene uitbreiding wordt dan geacht te voorzien in een regionale behoefte.

Ad trede 2: bestaand stedelijk gebied wordt in de Bro gedefinieerd als *'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'*.

De behoefte wordt in voorliggend geval opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied. Er is sprake van een reeds bestaand en als zodanig bestemd bedrijfsperceel. Dat er sprake is van een locatie in bestaand stedelijk gebied blijkt eveneens uit het feit dat:

- de locatie onderdeel uitmaakt van een bestemmingsplan voor de bebouwde kom van Poortugaal;
- de functionele structuur van de omgeving zoals beschreven in hoofdstuk 2 in combinatie met de beschrijving van bestaand stedelijk gebied op basis van de Bro;
- de ligging van het projectgebied binnen de 'bebouwde kom' op basis van de Wegenverkeerswet.

De in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling sluit naadloos aan op de achterliggende gedachte van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Namelijk de optimale benutting van beschikbare ruimte in stedelijke gebieden. Het benutten van vrijstaande bebouwing in de omgeving is vanuit bedrijfstechnisch en financieel oogpunt geen reële en haalbare optie.

Er wordt voldaan aan trede 2 van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

Ad trede 3: niet van toepassing.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM)

4.2.1.1 Algemeen

Op 9 juli 2014 heeft Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. De documenten treden zijn in de zomer van 2014 in werking getreden. De Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte vervangen de huidige Structuurvisie en Verordening van Zuid-Holland. Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

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

De vier rode draden zijn uitgewerkt in regelgeving, door het toepassen van:

- A. de ladder voor duurzame verstedelijking
- B. de integrale kwaliteitskaart
- C. het categoriseren van alle gebieden naar kwaliteiten gekoppeld met de aard en schaal van ontwikkelingen.

4.2.1.2 Uitwerking van en toetsing aan de VRM

Ad A: de ladder voor duurzame verstedelijking

Een randvoorwaarde voor ontwikkelingen in zowel stedelijk als landelijk gebied is dat gemeenten de ladder voor duurzame verstedelijking toe moeten passen. De provincie heeft daar in de Verordening een eigen invulling aangegeven. De ladder voor duurzame verstedelijking betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie dient te worden beoordeeld of er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Als ook dat niet tot de mogelijkheden behoort, wordt aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied een locatie gezocht.

Verwezen wordt naar paragraaf 1.2, waar een expliciete toetsing aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' plaatsvindt. Uit deze toetsing blijkt dat het initiatief zeer goed aansluit bij de grondslag van de verstedelingsladder, namelijk de optimale benutting van beschikbare ruimte in stedelijke gebieden.

Ad B: de Integrale kwaliteitskaart

De integrale kwaliteitskaart is opgebouwd uit vier lagen: de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving. De kwaliteitskaart is uitgewerkt in een aantal specifieke richtpunten per laag. Bij ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met deze richtpunten.

De laag van de ondergrond en de laag van de cultuur- en natuurlandschappen kunnen in dit geval buiten beschouwing blijven, aangezien de oorspronkelijke waarden van deze lagen niet meer voorkomen in het projectgebied. Er is immers sprake van stedelijk gebied. Daarnaast kan de laag van de beleving buiten beschouwing worden gelaten omdat er geen kenmerken of elementen vanuit deze laag op het projectgebied van toepassing zijn. In dit geval is dus enkel de laag van stedelijke occupatie van belang. In deze laag is het projectgebied aangemerkt als 'Steden en dorpen':

Steden en dorpen

Het voorliggende projectgebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. In deze gebieden streeft de provincie naar de instandhouding en waar mogelijk de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het beter benutten en opwaarderen van de bestaande ruimte leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik. Een effect daarvan is dat functies en activiteiten beter met elkaar in verband worden gebracht. Een goede milieukwaliteit (lucht, geluid, externe veiligheid) en voldoende groen en water in de stad blijven belangrijk om de leefomgevingskwaliteit en het vestigingsklimaat op niveau te houden of te brengen.

Daar waar bedrijventerreinen de entree van een stad of dorp vormen, is extra aandacht voor de beeldkwaliteit van (de rand van) het terrein, de ontsluiting en de samenhang met de omgeving van belang. Deze terreinen zijn het visitekaartje van dorp of stad.

Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

Ten aanzien van deze laag wordt geconstateerd dat de ontwikkeling zowel ruimtelijk als functioneel passend is op deze locatie. Er is sprake van de optimale benutting van de beschikbare ruimte, waarbij uit voorliggende plantoelichting blijkt dat er vanuit milieukundig oogpunt geen belemmeringen zijn. Tevens is er sprake van een zorgvuldige inpassing in het groen, lichtmasten die groen zijn en wegvallen in de boomkronen. Er is aandacht voor beeldkwaliteit zoals verwoord in de toetsing aan het beeldkwaliteitsplan Vensters Groene Kruisweg.

Ad C. het categoriseren van alle gebieden naar kwaliteiten, gekoppeld aan de aard en schaal van ontwikkelingen

De provincie heeft gebieden ingedeeld in drie beschermingscategorieën. In dit geval valt de locatie niet in beschermingscategorie 1 of 2. Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van kleinschalige ontwikkeling, waarbij geen bijzondere kwaliteiten worden aangetast.

4.2.1.3 Toetsing van het initiatief aan de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM)

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling aansluit bij de uitgangspunten van de VRM. Er is sprake van een optimale benutting van de beschikbare ruimte, waarmee aangesloten wordt bij de Ladder voor duurzame verstedelijking. Tevens is sprake van behoud van werkgelegenheid / economische vitaliteit, doordat het bedrijf de bedrijfsvoering kan optimaliseren met het verruimen van de bouw mogelijkheden.. Tot slot is uit de toetsing hiervoor gebleken dat de ontwikkeling vanuit de integrale kwaliteitskaart geen belemmeringen met zich meebrengt. Gesteld wordt dat de ontwikkeling past binnen de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM).

4.2.2 Verordening Ruimte 2014

4.2.2.1 Algemeen

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening ruimte 2014 stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria en/of spelregels en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. De provincie heeft in de Verordening ruimte 2014 daarom onder meer regels opgenomen over kantoren, bedrijven, detailhandel, glastuinbouw, boom- en sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen - en landgoedbiotopen.

Art. 2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Algemene toelichting

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD.

Niet alle vraag naar wonen en werken kan en hoeft te worden opgevangen binnen BSD. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat het handelingskader. De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de verordening, om het provinciaal belang bij toepassing van deze ladder te benadrukken. Dit biedt de provincie de mogelijkheid om enkele begrippen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn, te verduidelijken voor de specifieke Zuid-Hollandse situatie.

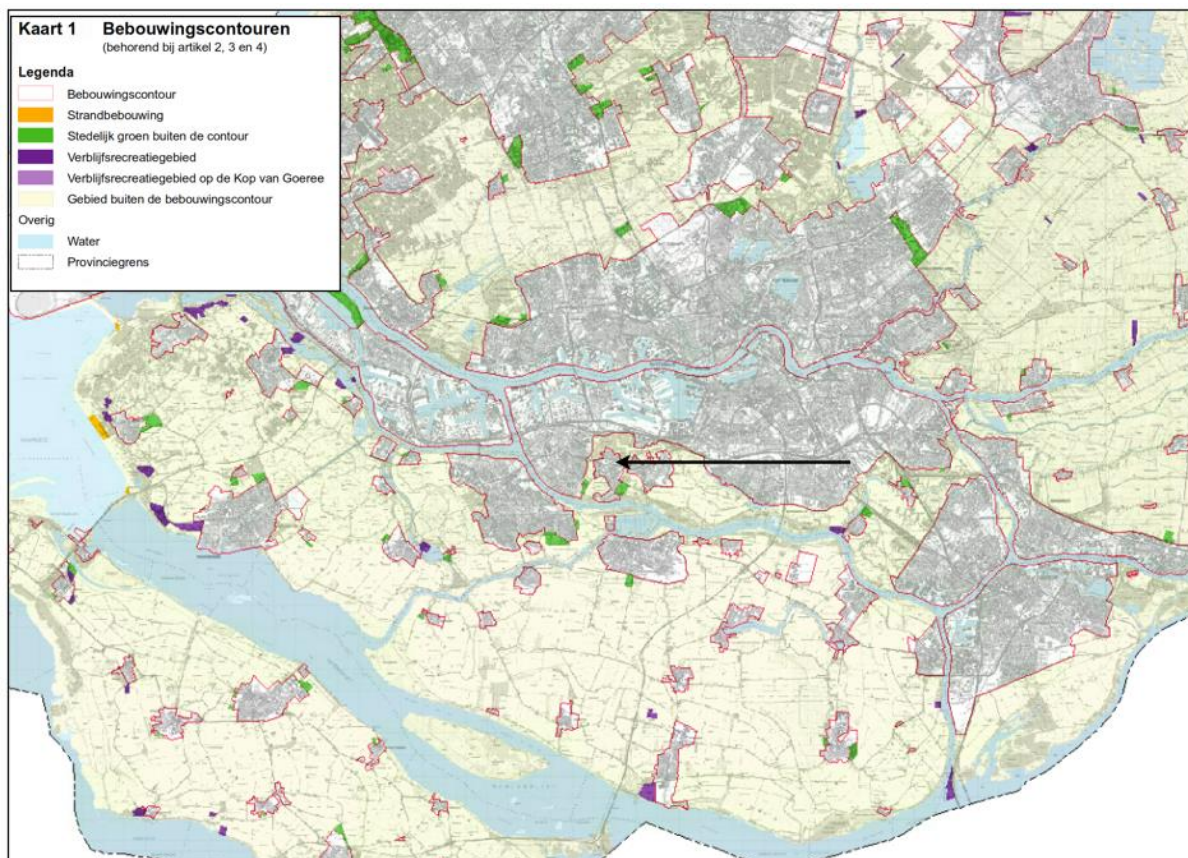
De ladder zoals opgenomen in het Bro is een motiveringseis voor de toelichting van het bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Om een vrijblijvend karakter te vermijden, heeft de ladder zoals opgenomen in de verordening daarom niet alleen betekenis voor de toelichting van het bestemmingsplan maar ook voor de inhoud.

Inhoudelijke weergave artikel 2.1.1

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

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

Het projectgebied bevindt zich binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD):



Figuur 4.2 Ligging in BSD (Bron: provincie Zuid-Holland)

4.2.2.2 Toetsing van het initiatief aan de Verordening Ruimte 2014

Verwezen wordt naar paragraaf 4.1.2, waar een expliciete toetsing aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' plaatsvindt. Uit deze toetsing blijkt dat het initiatief zeer goed aansluit bij de grondslag van de verstedelijkingsladder, namelijk de optimale benutting van beschikbare ruimte in stedelijke gebieden. Gesteld wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de Verordening Ruimte 2014.

4.2.3 Conclusie toetsing provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten uit het provinciaal beleid zoals genoemd in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en de Verordening Ruimte 2014.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Albrandswaard 2025

4.3.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Albrandswaard 20105 is op 15 april 2013 vastgesteld door de raad van de gemeente Albrandswaard. De Structuurvisie is:

- De ruimtelijke vertaling van de Toekomstvisie Albrandswaard 2025.
- Een gedragen ruimtelijk kader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Albrandswaard.
- Een overzicht van de (mogelijke) programma's en de financieringsvormen die de gemeente Albrandswaard mogelijk zal kiezen voor de realisatie.
- Een toetsingskader voor ruimtelijke initiatieven.

4.3.1.2 De vijf O's

De Toekomstvisie Albrandswaard 2025 bevat de koers die de gemeente wil varen, samengevat in vijf O's: ruimte voor ondernemen (werkgelegenheid), ontspannen (recreatie en toerisme), ontmoeten (het leven in de dorpen) en ontplooiën ('een leven lang leren'). Een vijfde O, ontketenen, heeft betrekking op de rol van de gemeente: niet alles zelf doen, maar initiatieven van burgers en partners ondersteunen en begeleiden. Cocreatie (samen bedenken) en zelforganisatie staan daarbij centraal. In dit geval is het thema ruimte voor ondernemen (werkgelegenheid) van belang.

4.3.1.3 Ondernemen: Streefbeeld 2025

Het werken is flexibel, gericht op interactie en de kansen die Rotterdam en de wereldhaven bieden. Bedrijven – actief in havengerelateerde diensten en de internationale kennisindustrie – zijn gevestigd in kantoorpanden die qua uitstraling aansluiten op het dorpse karakter. Bestaande bedrijventerreinen zijn gemoderniseerd en lastige mengzones hebben een duidelijke bestemming gekregen. Groeisectoren krijgen de ruimte, zoals ICT, schone technologie, stadslandbouw en de recreatie, horeca en winkels die zich profileren op beleving en smaak. De ondernemerscultuur en de mogelijkheden voor 'het nieuwe werken' – zoals binnen het gemeentehuis – zorgen dat jongeren in Albrandswaard een baan vinden. De winkelcentra in de dorpen zijn gerevitaliseerd en de ICT-infrastructuur is goed. Bestaande werkgebieden krijgen een kwaliteitsslag in uitstraling en functionaliteit waarbij ingezet wordt op het versterken van bestaande clusters.

4.3.1.4 Toetsing van het initiatief aan de 'Structuurvisie Albrandswaard 2025'

Met de gewenste ontwikkeling wordt de bedrijfsvoering van een bestaand en regionaal bekend bedrijf geoptimaliseerd. Dit draagt bij aan behoud en versterking van de sociaal-economische vitaliteit van de gemeente. Tevens is er sprake van een kwaliteitsslag in uitstraling en functionaliteit doordat buitenopslag in de toekomst voorkomen wordt. Het initiatief sluit aan bij de beleidsambities zoals opgenomen in de 'Structuurvisie Albrandswaard 2025'.

4.3.2 Beeldkwaliteitsplan Vensters Groene Kruisweg

4.3.2.1 Algemeen

Het beeldkwaliteitplan Vensters Groene Kruisweg – Metrobaan geeft de stedenbouwkundige uitgangspunten en beleidskaders weer voor de toekomst van het gebied langs de Groene Kruisweg en de metrobaan. Het geeft bij nieuwe ontwikkelingen handvatten voor locatievraagstukken "waarom dit" (functie) en "waarom daar" (locatie). Ook geeft een beeldkwaliteitplan uitgangspunten bij het ontwerp van een gebouw en de directe omgeving er omheen. Het benadrukt de samenhang op plekken langs de Groene Kruisweg en de Metrobaan maar ook tussen die plekken onderling.

4.3.2.2 Poortugaal

Voor Poortugaal zijn de volgende doelen geformuleerd:

- het boslandschap versterken door het vergroenen van de bedrijvenszone;
- het verduidelijken en versterken van de al aanwezige stedelijke stedenbouwkundig opbouw rond het metrostation;
- het versterken van het open agrarisch polderlandschap;
- het versterken van de oude stedenbouwkundige opbouw.

De visiekaart vertaald in concrete doelen en plekken

De visiekaart op pagina 21 vraagt om een vertaling naar concrete doelen en wensbeelden in de totale zone van de Groene Kruisweg - Metrobaan. Deze doelen en wensbeelden vertalen zich in kleinschalige tot grootschalige ingrepen of verbeterpunten. In de volgorde van west naar oost, zijn in de beeldkwaliteit de volgende onderdelen opgenomen (zie figuur op pagina 22 en 23):

Entree Poortugaal vanuit Hoogvliet:

- het accentueren van de dorpsentree door het versterken van het open polderlandschap;
- de dorpsentree versterken door deze te vergroenen (parkachtige omgeving).

Poortugaal:

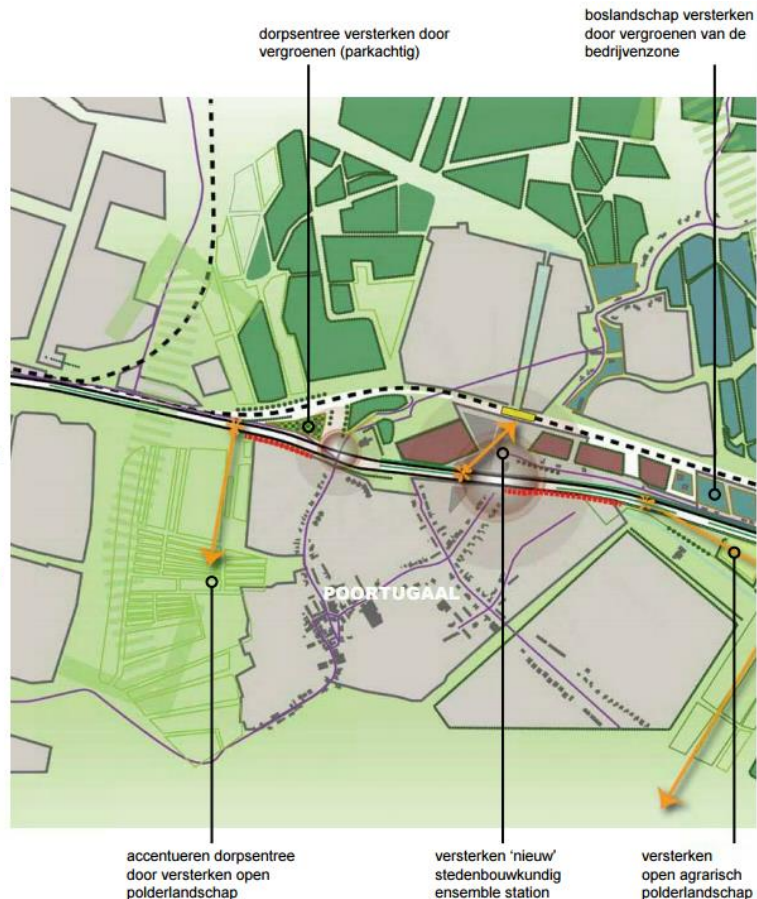
- het boslandschap versterken door het vergroenen van de bedrijventone;
- het verduidelijken en versterken van de al aanwezige stedelijke stedenbouwkundig opbouw rond het metrostation;
- het versterken van het open agrarisch polderlandschap;
- het versterken van de oude stedenbouwkundige opbouw.

Rhoon:

- de oude en nieuwe stedenbouwkundige opbouw zichtbaar maken
- het verbeteren van de al aanwezige stedelijke structuur rond het metrostation
- de lintstructuur van de Molendijk zichtbaar maken.

Entree Rhoon vanuit de A15:

- het accentueren van de dorpsentree door vergroening (parkachtige omgeving);
- het versterken van het 'coulissen' landschap (afwisseling van open en gesloten landschap).



Figuur 4.3 Uitsnede Beeldkwaliteitsplan Groene Vensters Groene Kruisweg (Bron: onbekend)

4.3.2.3 Toetsing van het initiatief aan het 'Beeldkwaliteitsplan Vensters Groene Kruisweg'

Met de ontwikkeling wordt zowel qua verschijningsvorm, materialisatie als inpassing in het groen aangesloten bij het 'Beeldkwaliteitsplan Vensters Groene Kruisweg'.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Artikel 5.20 van het Bor verklaart voor de inhoud van een besluit als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3^o Wabo, artikel 3.1.6 van overeenkomstige toepassing. Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de ruimtelijke onderbouwing een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een ruimtelijke onderbouwing vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In het kader van de milieukundige uitvoerbaarheid worden in dit hoofdstuk de volgende thema's behandeld: geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie en archeologie & cultuurhistorie.

5.1 Geluid (Wet geluidhinder)

5.1.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

5.1.2 Situatie projectgebied

In voorliggend geval zijn wegverkeers-, railverkeers en industrielawaai niet van belang aangezien er geen nieuw geluidsgevoelig object wordt toegevoegd.

Voor wat betreft de (akoestische) invloed van het bedrijf op omliggende geluidsgevoelige objecten wordt verwezen naar paragraaf 5.5 (Milieuzonering).

5.1.3 Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. In het bestemmingsplan of de ruimtelijke onderbouwing moet verwoordt worden wat de overwegingen zijn geweest met betrekking tot de functie die wordt toegestaan in relatie tot de bodemkwaliteit.

Op basis van de Woningwet, de Wabo en bijbehorende regelgeving gelden de volgende uitzonderingen voor de bodemonderzoekplicht:

1. als het gaat om bouwwerken die de grond niet raken of het bestaande, niet wederrechtelijke gebruik wordt gehandhaafd;
2. het bouwwerk een te verwezenlijken bebouwingsoppervlakte heeft van ten hoogste 50 m²;
3. als het gaat om het bouwen van bouwwerken waarin niet (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven (Woningwet, artikel 8, derde lid). Hierbij wordt een verblijftijd van minder als 2 uur gehanteerd;

4. als B&W vrijstelling verlenen omdat er al voldoende gegevens met betrekking tot de bodemkwaliteit bekend zijn, bijvoorbeeld op basis van een reeds eerder uitgevoerd bodemonderzoek (maximaal 5 jaar oud en waarbij het gebruik sindsdien niet is gewijzigd).

5.2.2 Situatie projectgebied

In voorliggend geval worden twee nieuwe bedrijfsgebouwen (gefaseerd) gerealiseerd (maximaal milieucategorie 2). De verblijftijd van mensen in de gebouwen zal minder dan 2 uur per dag bedragen. Dit betekent dat kan worden afgezien van het uitvoeren van een bodemonderzoek.

5.2.3 Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beoordelingskader

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer.

In de Wet milieubeheer staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet milieubeheer zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);

5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet milieubeheer nodig.

5.3.2 Situatie projectgebied

In paragraaf 5.3.1.1 zijn voorbeelden van de lijst met categorieën van gevallen opgenomen, die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Gelet op de aard en omvang van dit project in vergelijking met de voorgenoemde categorieën, kan worden aangenomen dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging.

Tevens wordt opgemerkt dat de functie niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

Voor buisleidingen geldt het Besluit buisleidingen externe veiligheid (Bevb) die op 1 januari 2011 in werking is getreden.

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

5.4.2 Situatie in en bij het projectgebied

Aan de hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het projectgebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In figuur 5.1 is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het projectgebied (aangegeven met de witte stippellijn) en omgeving weergegeven.



Figuur 5.1 Uitsnede Risicokaart (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het projectgebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- gelegen is binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de omgeving van het projectgebied is één risicobron aanwezig, namelijk de provinciale weg N492.

Groene Kruisweg (N492)

De N492 is niet opgenomen in het Basisnet en kent derhalve geen basisnetafstand. Artikel 4 van Besluit externe veiligheid transportroutes bepaald echter dat bij de vaststelling van een ruimtelijk besluit in de omgeving van een transportroute, niet zijnde een basisnetroute, rekening gehouden moet worden met de (in dit geval) richtwaarde van 10^{-6} per jaar van deze route.

Zoals uit de inventarisatie van de risicobronnen die de DCMR in 2011 voor de gemeente Albrandswaard heeft uitgevoerd, ligt de $PR10^{-6}$ risicocontour van deze transportroute geheel op de rijbaan. Het plaatsgebonden risico van deze transportroute levert daarom geen beperking op. Daarnaast kent het traject geen plasbrandaandachtsgebied.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes bepaalt dat wanneer een omgevingsvergunning voor een ruimtelijke afwijking betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, in de toelichting bij dat plan ingegaan moet worden op het groepsrisico van deze transportroute. Hierbij moet onder meer ook het huidige groepsrisico worden beschouwd.

Verantwoording risico

In de eerder genoemde inventarisatie heeft de DCMR het groepsrisico van deze transportroute berekend. Hieruit blijkt dat het huidige groepsrisico ruim beneden de oriëntatiewaarde ligt.

Geconstateerd wordt dat de gewenste ontwikkeling niet leidt tot een (onevenredige) toename van het groepsrisico. De ontwikkelingen die beoogd worden zijn hoofdzakelijk bedoeld ter optimalisatie van de bedrijfsvoering, die niet leiden tot een hogere personendichtheid binnen het projectgebied. Ook worden er geen nieuwe (beperkte) kwetsbare objecten toegevoegd, zijn de aanwezige personen zelfredzaam en is er sprake van goede vluchtroutes.

5.4.3 Conclusie

Een en ander brengt met zich mee dat de ontwikkeling in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. Hoewel deze richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden als harde eis gezien worden door de Raad van State bij de beoordeling of woningen op een passende afstand van bedrijven worden gesitueerd.

5.5.2 Gebiedstypen

Volgens de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” dient eerst te worden beoordeeld of in de omgeving sprake is van een ‘rustige woonwijk’ of een ‘gemengd gebied’.

Rustige woonwijk

Een ‘rustige woonwijk’ is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. In de VNG-uitgave wordt het buitengebied gerekend tot een met het omgevingstype ‘rustige woonwijk’ vergelijkbaar omgevingstype.

Gemengd gebied

Een ‘gemengd gebied’ is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Typering projectgebied en omgeving

Het projectgebied en de omgeving is aan te merken als een “gemengd gebied”. Functioneel is in de omgeving sprake van een menging van functies en is eveneens gelegen in de nabijheid / direct grenzend aan intensief gebruikte hoofdinfrastructuur (spoorlijn en de N492) met veel verstoring qua verkeer. Er is sprake van een

dynamisch gebied. Derhalve kan worden uitgegaan van het omgevingstype “gemengd gebied” en zijn kleinere richtafstanden te rechtvaardigen.

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

5.5.3 Situatie projectgebied

5.5.3.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Zoals reeds hiervoor genoemd, wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

5.5.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden wordt aangetast.

Autobedrijf Bos kan op basis van de VNG-Brochure ‘Bedrijven en Milieuzonering’ onderscheiden worden als ‘Handel in auto’s en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven’ (SBI-2008: 451, 452, 454). Dergelijke bedrijvigheid is ingedeeld in milieucategorie 2, met een grootste richtafstand van 30 meter voor het aspect geluid. Gelet op de ligging in een gemengd gebiedstype kan deze richtafstand met één stap worden verkleind tot 10 meter. De meest nabijgelegen gevoelige objecten betreffen de woningen aan de Kruisdijk, ten noorden van het projectgebied. De afstand van de gevels van deze woningen tot aan de bedrijfsbestemming bedraagt in alle gevallen meer dan 10 meter. Er wordt derhalve voldaan aan de aan te houden richtafstand. Aanvullend wordt opgemerkt dat als gevolg van dit plan de bedrijfsbestemming niet dicht op de woningen komt te liggen. De bestemming wijzigt niet, maar er worden alleen twee bedrijfsgebouwen gerealiseerd. In de gebouwen vinden uitsluitend opslag en schoonmaakwerkzaamheden plaats, waardoor extra hinder niet te verwachten is. Er kan zelfs gesteld worden dat er sprake is van een verbetering.

5.5.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functies binnen het projectgebied hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving.

Ten eerste wordt opgemerkt dat als gevolg van het plan geen nieuwe functies worden toegevoegd. De bestemming en aanduiding van het projectgebied wijzigen immers niet. Ten tweede wordt opgemerkt dat als gevolg van het plan geen nieuwe gevoelige functies worden gerealiseerd. Dit betekent dat de uitvoering plan niet leidt tot aantasting of beperking van gebruiksmogelijkheden van omliggende, milieubelastende functies.

5.5.4 Conclusie milieuzonering

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.6 Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

5.6.1 Gebiedsbescherming

5.6.1.1 Algemeen

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.

Het Nederlands Natuurnetwerk (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het (NNN) is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

5.6.1.1 Situatie projectgebied

In figuur 5.2 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van de Natura 2000 en het NNN weergegeven.



Figuur 5.2 Ligging van het projectgebied ten opzichte van de Natura 2000 en het NNN (Bron: Provincie Zuid-Holland)

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Oude Maas" is gelegen op circa 1,8 kilometer. Gezien de afstand van het projectgebied tot aan het Natura 2000-gebied en de aard en omvang van de ontwikkeling wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied.

Het projectgebied ligt op circa 1,1 kilometer tot aan het meest nabijgelegen gebied dat is aangewezen als NNN. Gezien de afstand van het projectgebied tot aan het NNN en de aard van de ontwikkeling wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

5.6.2 Soortenbescherming

5.6.2.1 Algemeen

Wat betreft de soortbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

5.6.2.2 Situatie projectgebied

Planten

Het gevoerde beheer en de inrichting met verharding maken het projectgebied tot een nagenoeg ongeschikte groeiplaats voor bijzondere planten.

Broedvogels

De inrichting en beheer maken het projectgebied tot een nagenoeg ongeschikte groeiplaats voor bijzondere planten.

Vleermuizen

Ten aanzien van vleermuizen wordt onderscheid gemaakt tussen vaste rust-/verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes. Er worden in dit geval geen gebouwen gesloopt. Het projectgebied heeft een zeer geringe betekenis als foerageergebied voor vleermuizen. Vleermuizen foerageren meestal langs bosranden, loofbomen, (vochtig) hooiland, vijvers en ruige oevers. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een verslechtering van de geschiktheid van de omgeving als foerageergebied. Er worden geen landschapselementen verwijderd die door sommige soorten als vliegroute benut. De voorgenomen activiteit heeft geen wettelijke consequentie m.b.t. dit aspect van het functionele leefgebied van vleermuizen.

Overige soorten

Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren, verwonden en/of doden in het kader van een 'ruimtelijke ontwikkeling'. De soorten komen incidenteel en in een dusdanig lage dichtheid voor, dat extra maatregelen in het kader van de algemene zorgplicht niet noodzakelijk zijn.

Nadelige gevolgen voor (leefgebieden van) bijzondere en/of beschermde flora & fauna worden niet verwacht.

5.6.3 Conclusie

Er worden geen negatieve effecten op het NNN en Natura 2000-gebieden verwacht. Daarnaast zijn er geen negatieve effecten op beschermde soorten te verwachten en wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

5.7 Archeologie & Cultuurhistorie

5.7.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het projectgebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk:

het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het projectgebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

5.7.1.2 *Situatie projectgebied*

De archeologische verwachting ter plaatse van het projectgebied is doorvertaald middels het opnemen van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 1'. De voor 'Waarde – Archeologie -1' aangewezen gronden zijn, behalve voor andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. In deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen ter bescherming van de mogelijk voorkomende archeologische waarden. Voor wat betreft het projectgebied geldt een onderzoeksplicht bij ingrepen dieper dan 50 centimeter en groter dan 100 m². In voorliggend geval heeft de gemeente aangegeven dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

5.7.2 **Cultuurhistorie**

5.7.2.1 *Algemeen*

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan *“een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”* dient te bevatten.

5.7.2.2 *Situatie projectgebied*

Er bevinden zich in het projectgebied zelf geen rijks- danwel gemeentelijke monumenten. In het projectgebied is tevens geen sprake van andere bijzondere cultuurhistorische waarden. Ten westen van het projectgebied bevindt zich een voormalig tramhuis (Eetcafé de Magneet). De ontwikkeling zoals vervat in deze ruimtelijke onderbouwing doet geen afbreuk aan de cultuurhistorische waarden van dit gebouw. Gesteld wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor dit plan.

5.7.3 **Conclusie**

Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk. Tevens is er geen sprake van negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

6.1 Vigerend beleid

6.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

6.1.2 Rijksbeleid

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welke beleid het Rijk in de periode 2009-2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstroming, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) heeft tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd.

Het bestuursakkoord water richt zich primair op het vergroten van de doelmatigheid van het beheer van het watersysteem en de waterketen. De doelen, zoals deze eerder zijn verwoordt in het NBW (2003 en 2008) op het gebied van waterveiligheid, waterbeschikbaarheid, klimaatverandering en duurzaamheid, blijven onverkort van kracht.

6.1.3 Provinciaal beleid

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 bevat het waterbeleid van de provincie en vervangt het Beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006) en het Grondwaterplan (2007-2013). Veranderingen in de wetgeving en de hieruit voortvloeiende veranderingen in taken en verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden zijn vertaald in tien uitgangspunten, waaruit 4 kernopgaven naar voren komen.

- Waarborgen waterveiligheid
- Realiseren mooi en schoon water
- Ontwikkelen duurzame (zoet)watervoorziening
- Realiseren robuust & veerkrachtig watersysteem

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen zodanig te worden vormgegeven dat wordt voldaan aan de normen waterkwantiteit, zoals vastgelegd in de Waterverordening. Specifiek voor het landelijk gebied gelden de volgende wateropgaven:

- Realiseren en behouden van een goede ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam;
- Realiseren en behouden van een goede toestand van het grondwaterlichaam;
- Realiseren ruimtelijke omvorming veenweidegebieden.

6.1.4 Waterschapsbeleid

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 Werken aan een veilig en schoon Rivierenland bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en

het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen. Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels

6.2 Waterparagraaf

6.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

6.2.2 Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het waterschap geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de Digitale Watertoets. Toetsing aan de kaartlagen en beantwoording van de vragen heeft ertoe geleid dat de verkorte watertoetsprocedure is toegepast. Het plan heeft een geringe invloed op de belangen van het waterschap.

De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Het waterschap geeft een positief wateradvies. Het watertoetsresultaat is opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting.

HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad naar aanleiding van een omgevingsvergunning moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofddregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk plan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan of omgevingsvergunning geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

Er zijn twee anterieure overeenkomsten die de gemeentelijke kosten dekken, waarmee het kostenverhaal verzekerd is. Eventuele planschade komt voor rekening van de initiatiefnemer. Er is op grond van artikel 6.12 Wro geen exploitatieplan nodig.

HOOFDSTUK 8 VOOROVERLEG

8.1 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

8.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit plan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

8.1.2 Provincie Zuid-Holland

Eventuele vooroverlegreacties worden opgenomen in deze plantoelichting.

8.1.3 Waterschap Rivierenland

In het kader van de watertoets heeft er een digitale watertoets plaatsgevonden via de website www.dewatertoets.nl. De uitkomsten van deze watertoets hebben ertoe geleid dat de 'korte procedure' van toepassing is. Derhalve is nader overleg met het waterschap niet noodzakelijk.

BIJLAGE BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1: Watertoets