



# Plan

## **BESTEMMINGSPLAN CORRIDOR GEMEENTE ZWIJNDRECHT**

vastgesteld 18 juni 2013



ruimte voor ideeën

Imro code: NL.IMRO.0642.bp14corridor-3001

ruimtelijke  
denkers

**wissing**

Nummer	Procedurefase	Datum
01	Concept	Mei 2011 September 2012
02	Concept ontwerp	November 2012
03	Ontwerp	Februari 2013
04	Ter vaststelling	Mei 2013
05	Vastgesteld Raad	18 juni 2013

ruimtelijke  
denkers

**wissing**

Kruidentuin 5, 2991 RK  
Postbus 37, 2990 AA Barendrecht

T +31 (0)180 61 31 44  
F +31 (0)180 62 04 61

info@wissing.nl  
www.wissing.nl

# Bestemmingsplan

## Corridor

**Opdrachtgever**

Gemeente Zwijndrecht

**Documentnaam**

539\_Corridor\_2013-06-18\_RCK-VGBP.doc

**Datum**

27-6-2013

**Planbegeleiding**

Dhr. R.C. Krul

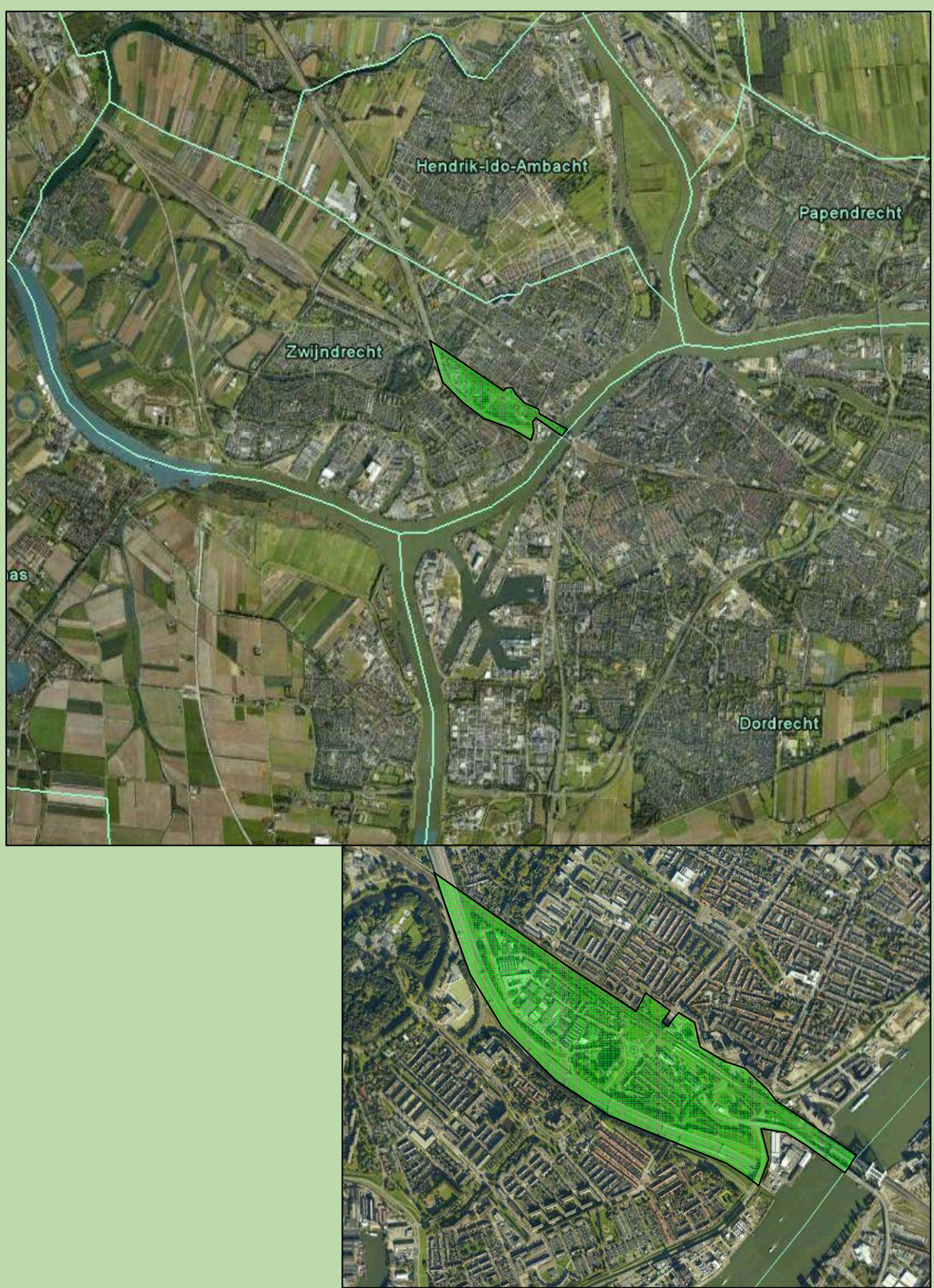


# Toelichting



# Inhoudsopgave

<b>HOOFDSTUK 1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>9</b>
1.1	Aanleiding	9
1.2	Ligging plangebied	9
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	9
1.4	Leeswijzer	10
<b>HOOFDSTUK 2</b>	<b>PLANBESCHRIJVING</b>	<b>11</b>
2.1	Inleiding	11
2.2	Plangebied en omgeving	11
2.3	Ruimtelijke en functionele analyse	12
<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>UITVOERBAARHEID</b>	<b>17</b>
3.1	Inleiding	17
3.2	Beleidskader	17
3.3	Milieuaspecten	24
3.4	Ecologie	30
3.5	Waterparagraaf	32
3.6	Kabels en leidingen	34
3.7	Cultuurhistorie	34
3.8	Archeologie	35
3.9	Verkeer en parkeren	37
3.10	Economische uitvoerbaarheid	38
3.11	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>JURIDISCHE PLAN OPZET</b>	<b>39</b>
4.1	Algemeen	39
4.2	Planregels	39
4.3	Handhaving	44
<b>HOOFDSTUK 5</b>	<b>DE PROCEDURE</b>	<b>47</b>
5.1	Bestuurlijk overleg	47
5.2	Zienswijzen	47
<b>HOOFDSTUK 6</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>49</b>



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied.



# HOOFDSTUK 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Zwijndrecht is bezig met het actualiseren van de vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente. Actualisatie van de bestaande bestemmingsplannen vindt niet zozeer plaats vanwege nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of opvattingen, maar omdat de Wet ruimtelijk ordening (Wro) voorschrijft dat een bestemmingsplan per tien jaar moet worden herzien. In dat kader is besloten om de vigerende bestemmingsplannen voor het gebied vanaf de rijksweg A16 tot aan het stationsgebied, ook wel bekend als 'Corridor', te herzien. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en de regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting. Dit bestemmingsplan heeft een consoliderend karakter. Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Uitsluitend de bestaande vigerende situatie wordt vastgelegd.

De vigerende bestemmingsplannen die betrekking hebben op dit plangebied zijn ouder dan 10 jaar en zijn daarom aan herziening toe. Met de herziening wordt uniformiteit in de bestemmingsplannen aangebracht en neemt daarnaast het aantal vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente af, waardoor de toegankelijkheid van de bestemmingsplannen wordt vergroot. De leesbaarheid en toegankelijkheid van bestemmingsplannen is verder vergroot door de komst van de landelijk geldende richtlijn Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) en de digitaliseringverplichting die is voortgekomen uit de Wro. Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Deze wet heeft voor wat betreft bestemmingsplannen geen ingrijpende inhoudelijke wijzigingen opgeleverd, maar brengt wel nieuwe begrippen mee voor bestaande instrumenten. Binnen het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden.

## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat een deel van de rijksweg A16 dat is gelegen binnen de gemeentegrenzen van Zwijndrecht, evenals een deel van het spoortraject tussen Dordrecht en Rotterdam. Het gebied tussen de A16 en het spoor hoort eveneens bij dit bestemmingsplan. Uitzondering hierop zijn de bedrijven die grenzen aan de Oude Maas. De oostelijke grens wordt gevormd door de Lindtsedijk. De gedeelten van de spoorbrug en autobrug over de Oude Maas die gelegen zijn binnen de gemeentegrens van Zwijndrecht, zijn wel opgenomen binnen dit bestemmingsplan. De noordelijke grens wordt gevormd door de Stationsweg die, evenals het stationsgebied, opgenomen is binnen het plangebied. De ligging van het plangebied staat weergegeven in afbeelding 1.1.

## 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan zal een zestal vigerende bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk vervangen. In het onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de betreffende bestemmingsplannen die met dit plan worden vervangen.

	<b>Bestemmingsplan</b>	<b>Vastgesteld Gemeente</b>	<b>Goedgekeurd Provincie</b>
1	Corridor	26-10-1995	11-06-1996
2	Corridor, 1 <sup>e</sup> partiële herziening	18-05-1998	22-07-1998
3	Spoorbaanverbreding	25-06-1992	01-12-1992
4	Veilingterrein	27-04-1978	14-08-1979
5	Veilingterrein, 1 <sup>e</sup> Uitwerkingsvoorschrift	08-12-1981	07-04-1982
6	Veilingterrein, 2 <sup>e</sup> Uitwerkings- c.q. Wijzigingsvoorschrift	14-06-1983	30-08-1983
7	Partiële herziening bestemmingsplan Corridor (de Stadstuin)	12-07-2001	09-10-2001

## **1.4 Leeswijzer**

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 de ruimtelijke en functionele analyse gegeven. Dit betreft een beschrijving van de omgeving van het plangebied en het plangebied zelf. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de uitvoerbaarheid van het plan besproken. Hierin worden de relevante beleidsstukken behandeld op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Daarnaast worden de verschillende milieukundige aspecten besproken. Hierbij moet gedacht worden aan luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie en dergelijke. Ook de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid komt in dit hoofdstuk aan de orde. In hoofdstuk 4 wordt de juridische vertaling beschreven van het plangebied. Hoofdstuk 5 gaat tot slot in op de te volgen procedure van dit bestemmingsplan.

## HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING

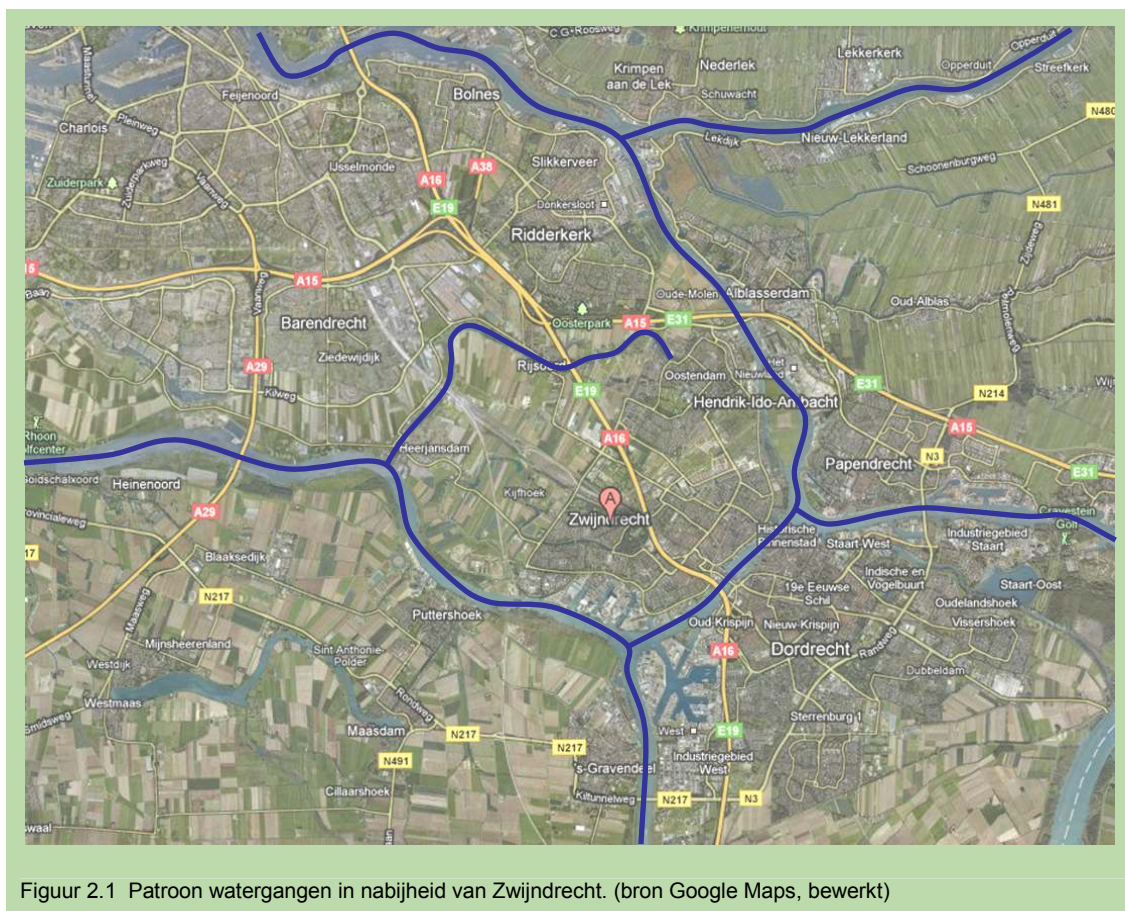
### 2.1 Inleiding

Het plangebied Corridor maakt deel uit van de gemeente Zwijndrecht en is grotendeels gelegen tussen de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht en de rijksweg A16. Het plangebied wordt met name gekenmerkt door deze twee interregionale verbindingen. In het westen van het plangebied komt veel bedrijvigheid voor met een gedeelte waar tevens gewoond wordt. In het middengedeelte is met name wonen de hoofdfunctie. Hieraan grenst ook een strook met diverse bebouwing en het NS station. Het oostelijk gedeelte van het plangebied is grotendeels gevrijwaard van bebouwing. De belangrijkste uitgangspunten voor het plangebied zijn behoud en zo mogelijk versterking van de ruimtelijke structuur van het woon-, werk- en leefklimaat.

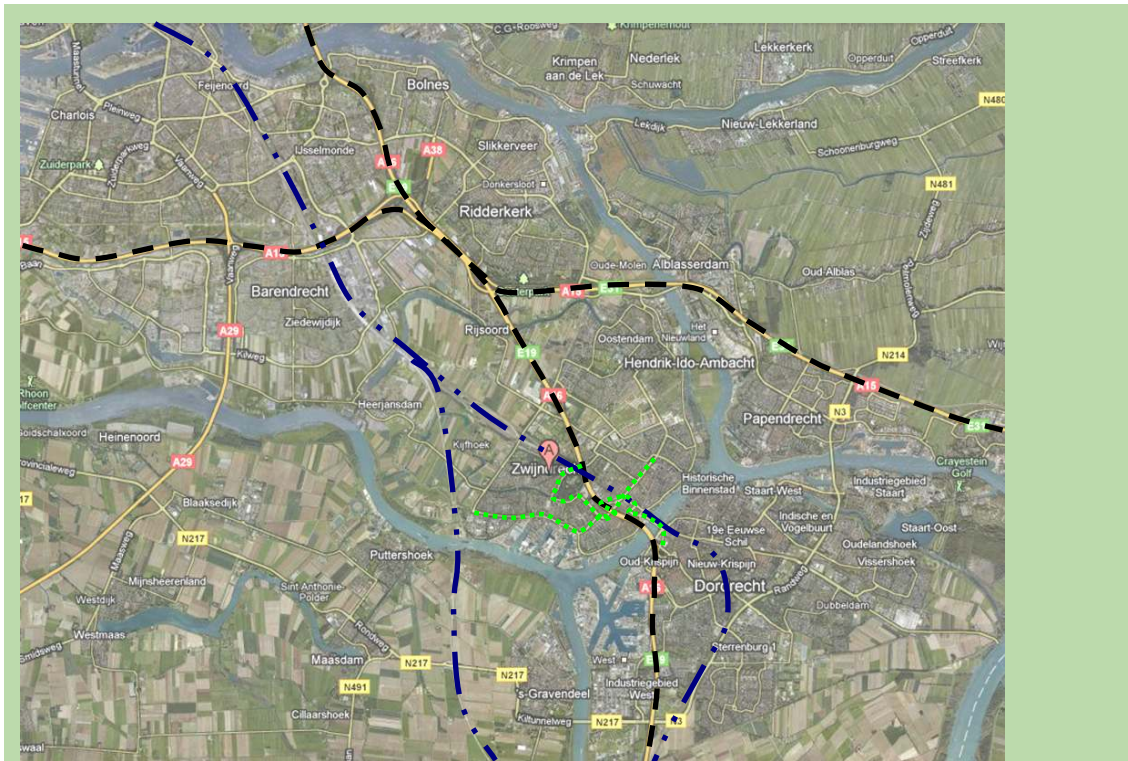
In de onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op de verschillende ruimtelijke aspecten en is een overzicht opgenomen van de verschillende functies die voorkomen binnen het plangebied. De resultaten van de ruimtelijke en functionele analyse worden meegenomen in de bestemmingslegging van het plangebied. Een beschrijving van de bestemmingslegging is opgenomen in hoofdstuk 4 van deze toelichting.

### 2.2 Plangebied en omgeving

De omgeving van de gemeente Zwijndrecht kent enkele kenmerkende structurerende eigenschappen. Zo ligt de gemeente Zwijndrecht in het deltagebied van de grote rivieren. In de omgeving komen de rivieren de Lek, Merwede en Amer samen. De gemeente Zwijndrecht zelf grenst direct aan de Oude Maas, Dordtse Kil, Beneden-Merwede en Noord. Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan is een gedeelte opgenomen van de Oude Maas.



Figuur 2.1 Patroon watergangen in nabijheid van Zwijndrecht. (bron Google Maps, bewerkt)



Figuur 2.2 Hoofdwegenet rondom Zwijndrecht. (bron Google Maps, bewerkt)

Door de positionering van Zwijndrecht ligt de stad in een belangrijke route tussen Rotterdam naar Antwerpen. Via het spoor en de rijksweg gaat (inter)nationaal verkeer van en naar Rotterdam, Antwerpen en de West-Brabantse steden. Ook bevindt zich in Zwijndrecht de Betuweroute voor goederentreinverkeer naar het Duitse Ruhrgebied. Door de aanwezigheid van het water en de sporen heeft een sterke industriële ontwikkeling van Zwijndrecht en omgeving plaatsgevonden.

Binnen het plangebied is een groot gedeelte van de rijks- en spoorwegen gelegen die behoren tot het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht. Daarnaast is een stukje van de Oude Maas opgenomen. In dit gedeelte bevinden zich de spoorbrug en de autobrug in de richting van Dordrecht. In de onderstaande paragraaf wordt verder ingegaan op de ruimtelijke structuren en verschillende voorkomende functies binnen het plangebied.

## 2.3 Ruimtelijke en functionele analyse

### 2.3.1 Bebouwingsstructuur

De bebouwingsstructuur binnen het plangebied wordt bepaald door de typen functies die binnen het plangebied voorkomen. De voornaamste functies zijn het bedrijventerrein, de gebouwen langs het spoor en de woningen. De bedrijven op het bedrijventerrein mogen in het algemeen tot een hoogte van 8 meter worden gebouwd. De bedrijven bestaan veelal uit 2 bouwlagen met platte afdekking.

Rondom het station staan verschillende gebouwen met bouwhoogten die variëren van 12 tot 21 meter. Uitzondering hierop is het gebouw aan de Westelijke Parallelweg dat een bouwhoogte heeft van 4 meter.

Tussen het bedrijventerrein en het spoor is van oudsher woningbouw aanwezig. De woningen die zich tussen de Simon Stevinstraat en de Christiaan Huygensstraat, bestaan uit 2 woonlagen die plat zijn afgedekt. Als accentwerking hebben sommige woningen een 3<sup>e</sup> woonlaag. Die 3<sup>e</sup> woonlaag bevindt zich onder een flauwe kap. Aan de spoorzijde is verder sprake van veelzijdigheid aan woningtypen. De woningen zijn hier zowel aaneengesloten alsook vrijstaand en twee-aaneen gebouwd.

Het woonblok tussen de Christiaan Huygensstraat en de Hans Lipperheystraat bestaan uit rijwoningen met 2 bouwlagen. Deze woningen hebben een kap die georiënteerd is op de naastgelegen straat. Dit geldt eveneens voor de woningen aan de P. Zeemanstraat.

Aan de H. Kamerlingh Onnesstraat is voorts een flatgebouw aanwezig met 11 bouwlagen. Kenmerkend aan dit gebouw is een groot reclamebord op het dak, dat vanaf de snelweg als oriëntatiepunt kan worden gezien. De totale bouwhoogte van dit gebouw bedraagt 36 meter.

De woningen in het midden van het plangebied, ten zuiden van de Da Costastraat, zijn relatief smalle woningen en bestaan uit 2 bouwlagen met een kap. De strook aan de noordzijde bestaat grotendeels uit twee-aaneengebouwde woningen met 1 bouwlaag met een kap. Deze woningen zijn relatief lager dan de andere woningen.

### 2.3.2 Verkeer

#### Spoorweg

Aan noordzijde van het plangebied is de spoorverbinding Rotterdam – Dordrecht aanwezig. Dit spoor wordt zeer intensief gebruikt. Behalve het regionale reizigersvervoer, gaat over dit spoor ook de internationale treinen naar België. Het spoor wordt ook in ruime mate gebruikt voor goederenvervoer. Binnen het plangebied bevindt zich het treinstation van Zwijndrecht.

#### Rijksweg

Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de rijksweg A16. Deze loopt vanaf Rotterdam, langs Zwijndrecht, Dordrecht en Breda richting België. De monding van de Drechtunnel maakt nog net onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Daarnaast bevinden zich in het plangebied twee op- en afritten vanaf de rijksweg naar de lokale wegenstructuur.

#### Lokale wegennet

Dwars door het plangebied liggen verschillende gebiedsontsluitingswegen. De Karel Doormanlaan verbindt het zuiden van Zwijndrecht richting het stationsgebied. Via deze weg kan de Brugweg worden bereikt die over het water richting Dordrecht gaat.

De Burgemeester Doumaweg is voorts een verlengde van één van de hoofdassen door Zwijndrecht en gaat over in de Koninginneweg aan de noordzijde van het plangebied. Tot slot is de P. Zeemanstraat van belang. Deze weg sluit aan op de op- en afrit van de rijksweg uit de richting van Dordrecht.

### 2.3.3 Groen- en waterstructuur

Door de aanwezigheid van de snelweg, het spoor en de zone industrielaai (zie paragraaf 3.3) dat gedeeltelijk over het plangebied ligt, zijn niet overal ontwikkelingen mogelijk. Hierdoor is het plangebied een relatief groen gebied. In het oostelijk gedeelte van het plangebied komt meer groen voor. Binnen dit gebied bevindt de weg richting de brug over de Oude Maas. Door het gebied heen liggen daarnaast verschillende fiets- en wandelpaden. Tot slot ligt hier ook een enkele spoorlijn in de richting van het oostelijk gelegen industriegebied. Deze is overigens niet meer als zodanig in gebruik.



Figuur 2.3 Station Zwijndrecht. Bron: [www.spoorpunt.nl](http://www.spoorpunt.nl)



Figuur 2.4 rijksweg A16. Bron: Cyclomedia.



Figuur 2.5 Oostelijk groengebied. Bron: [www.bing.com](http://www.bing.com).

### 2.3.4 Wonen

Een ondergeschikte rol binnen het plangebied is weggelegd voor de woonfunctie. De grootste ruimtevragers binnen het plangebied zijn de verkeersstructuur en het structurerende groen. Door de aanwezigheid van de snelweg, het spoor en het bedrijventerrein binnen het plangebied, maar ook door de invloed van het bedrijventerrein buiten het plangebied, is de ruimte die beschikbaar is binnen het plangebied voor woningbouw minimaal. De aanwezige woningbouw is, op één flatgebouw na, grondgebonden. Naast reguliere woningen is op een aantal plaatsen ook grondgebonden bedrijfs-woningen aanwezig op het bedrijventerrein. Uitzondering op de grondgebonden woningen wordt zoals aangegeven gevormd de gestapelde woningbouw aan de H. Kamerlingh Onnesstraat. Dit gebouw is voor het plangebied ook het meest herkenbare gebouw, mede door het grote reclamebord wat hier bovenop is geplaatst.



Figuur 2.6 Flatgebouw H. Kamerlingh Onnesstraat.  
Bron: Cyclomedia.

### 2.3.5 Bedrijven

Een belangrijk structurerend element binnen het plangebied is het bedrijventerrein. Op het bedrijventerrein zijn met name kleinere bedrijven gevestigd, waarbij sprake is van lichte vormen van bedrijvigheid. Door de aanwezigheid van milieugevoelige functies in de omgeving, zoals woningbouw en een school, is zwaardere bedrijvigheid hier niet mogelijk en wenselijk. Alle bedrijven die binnen het gebied voorkomen, passen binnen de maximaal toegestane milieucategorie die op de kaart zijn opgenomen. Voor uitleg over de zonering wordt verwezen naar hoofdstuk 3. In de bijlage van deze toelichting is een indicatieve bedrijvenlijst opgenomen, met peildatum 10-08-2012.

Naast reguliere bedrijvigheid zijn binnen het plangebied ook andere functies binnen het plangebied aanwezig, zoals een bouwmarkt, een kerkgemeenschap, een restaurant en zelfstandige kantoren. Om dit gebied als bedrijventerrein te behouden is er voor gekozen om voorgenoemde functies op te nemen binnen de bestemming Bedrijf. Middels een aanduiding worden de verschillende functies mogelijk gemaakt.

### 2.3.6 Horeca

Binnen Corridor komen meerdere horecavoorzieningen voor. Alleen het Japanse wokrestaurant op de P. Zeemanstraat 47 is op met de bestemming Horeca vastgelegd. Daarnaast bevindt zich in een gebouw aan de H.A. Lorentzweg een wokrestaurant, die middels een aanduiding mogelijk wordt gemaakt. Andere legale vormen van horeca komt binnen het plangebied niet voor.

### 2.3.7 Kantoorgebouwen

Op diverse locaties binnen het plangebied zijn kantoren aanwezig. Ter plaatse van de kantoorlocaties is op basis van het vigerende bestemmingsplan meerdere functies mogelijk. De gebouwen worden daarom niet in het plan opgenomen binnen de bestemming Kantoor, maar krijgen ze de bestemming Gemengd. De gebouwen aan de Westelijke Parallelweg zijn hierin een structurerend element.

Uitzondering op de genoemde bestemmingslegging wordt gevormd door de kantoorpanden langs de H.A. Lorentzstraat. Omdat dit gebied met name wordt gezien als bedrijventerrein, wordt er derhalve een bedrijfsbestemming opgenomen. Met een aanduiding worden de kantoren alsnog toegestaan.



Figuur 2.7 Gebouwen aan achterzijde van het station.  
Bron: Cyclomedia.

### **2.3.8 Maatschappelijke voorzieningen**

Binnen het onderhavige plangebied komen op twee locaties maatschappelijke voorzieningen voor. Allereerst is op de kruising van de Antoni van Leeuwenhoekstraat en de Hans Lipperheystraat de Margrietschool aanwezig. De school bevindt zich nabij de punt van het bedrijventerrein, maar wordt over het algemeen omringd door woningbouw.

Daarnaast is aan de H.A. Lorentzstraat geloofshuis Nehemia aanwezig. Dit geloofshuis is gevestigd binnen de bebouwing wat aanvankelijk bedoeld is geweest voor bedrijvigheid. Om het bestaande afwijkende gebruik binnen het bestemmingsplan te regelen is een aanduiding 'maatschappelijk' opgenomen binnen de bestemming 'Bedrijf'. Ter plaatse is niet alleen sprake van religieus gebruik, maar is hier ook sprake van ondergeschikte detailhandel, horeca, onderwijs en sociale voorzieningen.

### **2.3.9 Recreatie en sport**

Binnen het plangebied komen geen specifieke recreatieve voorzieningen voor. Sportvelden komen eveneens niet voor binnen het plangebied.





## HOOFDSTUK 3 UITVOERBAARHEID

### 3.1 Inleiding

De doelstelling van dit bestemmingsplan is om het plangebied conserverend vast te leggen. In juridisch-planologisch opzicht worden geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plan mogelijk gemaakt. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening wordt in dit bestemmingsplan wel inzicht gegeven in de wijze waarop het van toepassing zijnde beleid van invloed is op het plangebied. Het bestemmingsplan mag immers niet strijdig zijn met relevant beleid en dient daaraan uitvoering te geven aan het beleid van de diverse overheden.

In dit hoofdstuk wordt allereerst de verschillende beleidskaders weergegeven waarmee rekening moet worden gehouden. De beleidskaders zijn afkomstig van Europese, landelijke, provinciale en gemeentelijke overheden. De verdere uitvoerbaarheid op gebied van milieu, ecologie, water, externe veiligheid, archeologie en verkeer is vervolgens verder uitgewerkt. Tot slot is de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

### 3.2 Beleidskader

#### 3.2.1 Rijksbeleid

##### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota ruimte, Nota mobiliteit (gedeeltelijk), de structuurvisie Randstad en nog een aantal kleine plannen meer. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn.

"Nederland moet concurreren en daarnaast bereikbaar, leefbaar en veilig zijn", dat is het streven van het Rijk. Het Rijk voorziet dit met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Dit maakt Nederland sterk en onderscheidend in de wereld. Die samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk behouden, laten groeien en versterken. Nederland heeft met zijn internationale oriëntatie en open economie een hoog welvaartsniveau opgebouwd. Een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van weg, spoor, water en lucht, met daarbinnen de mainports als belangrijke knooppunten is de basis voor die internationale concurrentiepositie. De 3 hoofdoelen van de structuurvisie zijn:

- ▶ het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- ▶ het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn;
- ▶ het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.

Deze doelstellingen zijn vertaald in 13 Nationale belangen. Het eerste Nationale belang is op dit plan van toepassing, namelijk "een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren". Dit belang is van toepassing omdat het plangebied is gelegen binnen de stedelijke regio Rotterdam. Omdat bestemmingsplan een conserverende insteek heeft kan met dit bestemmingsplan geen nadere invulling worden gegeven aan dit belang.

##### **Barro**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel het Barro genoemd, is op 1 oktober 2012 volledig in werking getreden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dit betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich daarbij primair richt tot de gemeenten.

Het Barro kan ook aan de gemeenten opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De volgende onderwerpen uit het Barro moeten worden vertaald in bestemmingsplannen: (1) Project Mainportontwikkeling Rotterdam, (2) Kustfundament, (3) Grote Rivieren, Waddenzee en Waddengebied, (4) Defensie, (5) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, (6) Rijkswaagwegen, (7) Hoofdwegen en spoorwegen, (8) Elektriciteitsvoorzieningen, (9) EHS, (10) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de (11) uitbreidingsruimte van het IJsselmeer.

Daarnaast bevat het besluit om het Barro aan te vullen een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, is de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Met deze ladder wordt allereerst gekeken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling. Voorts wordt gekeken of de vraag opgelost kan worden in het bestaand stedelijk gebied of dat bestaande bebouwing kan worden hergebruikt. Als blijkt dat nieuwbouw nodig is, dan moet worden gezorgd voor een optimale inpassing en een goede bereikbaarheid.

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waardoor een afwijking op basis van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' niet noodzakelijk is. Het plangebied omvat wel een klein gedeelte van de Oude Maas, dat als 'Grote Rivieren' is aangemerkt in de Barro. Omdat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen in dit gebied mogelijk maakt en alleen de bestaande ruimtelijke en planologische situatie vastlegt, is verdere toetsing niet noodzakelijk.

### Conclusie

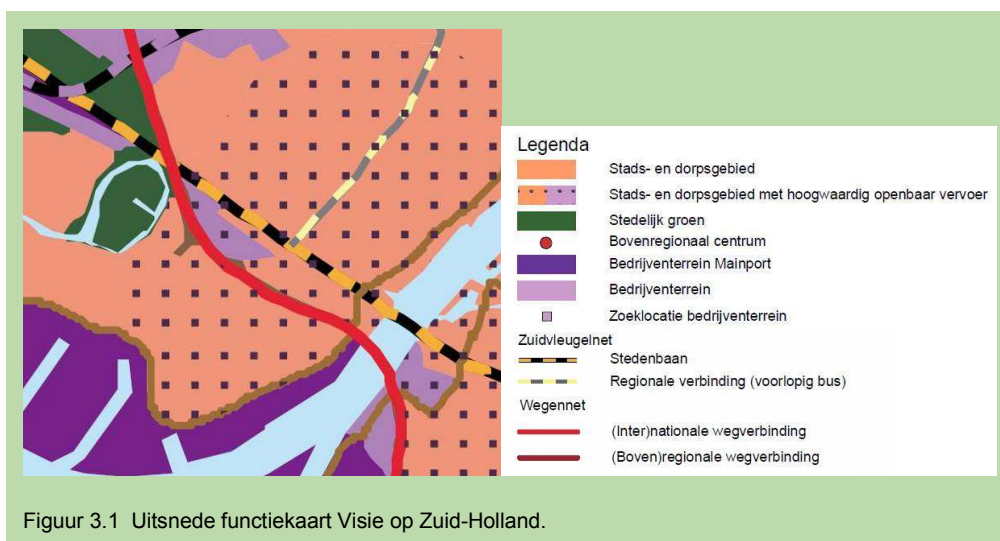
Het bestemmingsplan is niet in strijd met de regeling zoals opgenomen in de Barro of het beleid voortkomend uit de SVIR.

### 3.2.2 Provinciaal beleid

#### Structuurvisie – Visie op Zuid-Holland (2010)

Provinciale Staten hebben op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie “Visie op Zuid-Holland”, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en geeft een doorkijk naar 2040. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers.

De functiekaart, zie figuur 3.1 geeft de gewenste ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. Op de functiekaart van Visie op Zuid-Holland is het plangebied aangeduid als 'stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer'. Daarnaast is een ruim gedeelte van het plangebied aangewezen als bedrijventerrein. De grenzen van het plangebied worden gevormd door de (inter)nationale wegverbinding en de stedenbaan.

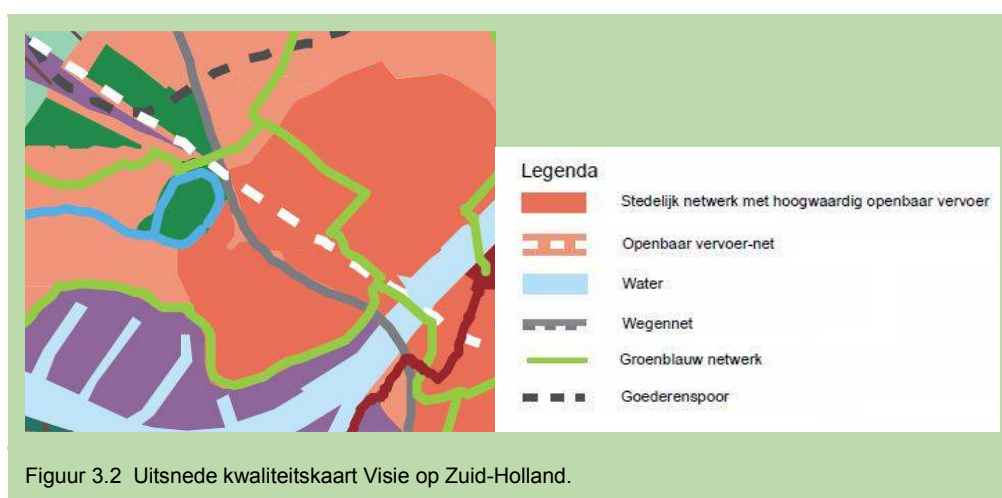


Figuur 3.1 Uitsnede functiekaart Visie op Zuid-Holland.

De samenhang in het stedelijk netwerk wordt gedragen door het (inter)nationale en regionale netwerk van spoor-, weg- en waterverbindingen. Op regionale schaal zorgt vooral het Zuidvleugelnet voor samenhang. Dit net is een belangrijke drager voor de verstedelijkingsopgave. Het Zuidvleugelnet vormt, met de Stedenbaan als ruggengraat, de belangrijke motor voor de ruimtelijke differentiatie in woon- en werkmilieus.

Binnen deze functies streeft de provincie naar gedifferentieerdheid van gebruik om een prettig woon- en vestigingsklimaat te realiseren. De hoofdfunctie is wonen, maar ook functies als bedrijvigheid, kantoren en andere stedelijke voorzieningen vinden hierin plaats. Ter plaatse van bedrijventerrein is de bedrijfsvoering in ruime mate de hoofdfunctie.

Naast het sturen op functies, 'wat en waar', wil de provincie ook sturen op kwaliteit, 'waar en welke'. Op de kwaliteitskaart zijn zowel de bestaande als de gewenste kwaliteiten benoemd op een globale, regionale schaal. Op de kwaliteitskaart van Visie op Zuid-Holland is het plangebied aangeduid als 'Stedelijk netwerk met hoogwaardig openbaar vervoer'. In de structuurvisie is dit als volgt gedefinieerd: "delen van het stads- en dorpsgebied die in de nabijheid en invloedssfeer liggen van haltes van hoogwaardig openbaar vervoer van het Zuidvleugelnet".



Figuur 3.2 Uitsnede kwaliteitskaart Visie op Zuid-Holland.

Beide kaarten geven de bestaande situatie weer van Zwijndrecht. Het plangebied "Corridor" ligt binnen het stedelijk netwerk. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Tot 2020 staan voor het stedelijk netwerk de volgende provinciale belangen centraal:

- ▶ versterken van het stedelijk netwerk en versterken van vitaliteit en diversiteit van stedelijke centra;
- ▶ optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters;
- ▶ verbeteren interne en externe bereikbaarheid;
- ▶ voldoende aanbod van verschillende woonmilieus;
- ▶ voorzien in een gezonde leefomgeving.

### Verordening Ruimte

De provinciale Verordening Ruimte, gelijktijdig vastgesteld met de structuurvisie, schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. Het gaat daarbij om regels over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en helihavens, molen- en landgoedbiotopen. Onderstaande regels die in de verordening zijn opgenomen, zijn van toepassing op het bestemmingsplan.

- ▶ Uitsluiten bedrijfswoningen. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe (bedrijfs)woningen mogelijk maken. Dit uitzonderd woningen behorende bij woonwerkenheden op (delen van) bedrijventerreinen waar maximaal milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is toegestaan.
- ▶ Hoogst mogelijke milieucategorie. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken.

- ▶ Kleinschalige zelfstandige kantoren zijn toegestaan buiten de kantoorontwikkelingslocaties tot een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.000 m<sup>2</sup>.
- ▶ Bedrijfsgebonden kantoren zijn toegestaan buiten de kantoorontwikkelingslocaties met een bruto vloeroppervlak die minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak en minder is dan 3.000 m<sup>2</sup>.

De voorgenoemde regels hebben een vertaling gekregen in de planregels van dit bestemmingsplan.

Het ABB-terrein (Hans Lipperheystraat) en de locatie Stadstuinen (Jan Steenstraat) zijn beide nog onbebouwde locaties. Volgens de verordening ruimte mogen bestemmingsplannen 'nieuwe kantoren' mogelijk maken, voor zover het gaat om 'het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren'. Voor bovenstaande locaties is de verordening Ruimte van toepassing. Dit houdt in, dat de toelichting van het bestemmingsplan moet motiveren waarom het wenselijk is om de kantoorbestemmingen in het bestemmingsplan te behouden.

Voor het ABB-terrein (Hans Lipperheystraat) is een bouwvergunning afgegeven voor de bouw van een kantoor. Er is in februari 2013 contact geweest met de ontwikkelaar over de eventuele realisatie van het kantoor. De ontwikkelaar is momenteel aan het kijken of de realisatie van het kantoor nog haalbaar is of dat een andere invulling eventueel wenselijk is binnen de kaders van het bestemmingsplan. Aangezien hierover nog geen duidelijkheid is, wordt voor deze locatie de kantoorbestemming in het bestemmingsplan behouden.

Voor het terrein Stadstuinen (Jan Steenstraat) zijn diverse voorinvesteringen gedaan, zoals de aankoop van de grond, plankosten en het volgen van een bestemmingsplanprocedure. Deze locatie wordt eveneens genoemd in de bestaande (en in de ontwikkeling zijnde) kantorenstrategie Drechtsteden als kantoorlocatie. Ook in het Masterplan Koninginneweg wordt deze locatie benoemd als geschikte locatie voor de huisvesting van kantoren tot 5.000 m<sup>2</sup> bvo. Wonen en kantoren zijn op deze locatie mogelijk, maar de gemeente ziet eerder dat op deze locatie een kantoorpand zal komen, dan dat er woningbouw wordt gerealiseerd. Dit mede gelet op het feit dat de locatie pal op het spoor ligt en er zwaardere eisen voor woningbouw gelden dan voor kantoorpanden. De ontwikkeling van een kantoorpand maakt het makkelijker om aansluitend daarop woningbouw te ontwikkelen. Door de bufferwerking van het kantoorpand kan een beter woonmilieu ontstaan. Tevens bevindt zich op deze locatie een boekwaarde van 2,7 miljoen euro. Als de kantoorbestemming van deze locatie wordt afgehaald, wordt de gemeente geschaad in haar (financiële) belangen.

### **Actualisaties Structuurvisie en Verordening Ruimte**

Na de in werking treding van de Structuurvisie en Verordening Ruimte in 2010 heeft de Provincie besloten om ieder jaar een herziening of actualisatie op beide documenten vast te stellen. Inmiddels zijn de eerste 2 herzieningen/actualisaties vastgesteld. De laatste versie dateert van 30 januari 2013. In de actualisaties staan onderwerpen als herijking EHS, nieuwe glastuinbouwlocaties en bebouwing in het buitengebied. Er zijn geen onderwerpen opgenomen die van invloed zijn op het onderhavige bestemmingsplan.

### **Conclusie**

In de Verordening Ruimte is een aantal bepalingen opgenomen die vertaald zijn in de regels van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is niet in strijd met een van de bepalingen uit de Verordening, of met het beleid in de Structuurvisie. De actualisaties op de Structuurvisie en Verordening hebben geen directe uitwerking op dit bestemmingsplan.

## **3.2.3 Regionaal beleid**

### **Kantorenstrategie Drechtsteden 2007**

Voor kantoren binnen de Drechtsteden is het concept Kantorenstrategie Drechtsteden 2007 (juni 2007) opgesteld. Hierin is een langetermijnstrategie voor de regionale kantoorvoorraad opgenomen. Dit is gedaan om:

- ▶ adequaat te kunnen reageren op vragen uit de markt;
- ▶ gezamenlijk te acquireren op de grotere regionale spelers;
- ▶ de bestaande voorraad in de regio te kunnen beheren;
- ▶ een goed, volledig en divers aanbod te kunnen creëren.

In de strategie is een "High Five" opgenomen die de vijf handgrepen vormen voor de markt en de overheid. Om doelstellingen te realiseren is een actiepuntenlijst opgesteld met concrete taken en afspraken. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd. Zo zullen de Drechtsteden zich als een eenheid moeten profileren, waarbij de drie ambitieniveaus, namelijk de bovenregionale toplocatie (Maasterras), bestaande themaparken en overige kantoorlocaties gefaciliteerd moeten worden.

De grootste metrages aan kantoorruimte is te vinden binnen Dordrecht. Kleinere concentraties zijn te vinden in Zwijndrecht en Sliedrecht, waarbij het zwaartepunt ligt in de stadscentra en rond de stations. Binnen dit bestemmingsplan bevinden zich naast het NS-station enkele kantoren. Deze locatie is aangewezen als regionale toplocatie.

### **Uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen voor de Drechtsteden 2009**

De Uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen voor de Drechtsteden definieert de regionale opgave en ambitie voor beleid en stelt de doelstellingen van de Drechtsteden tot 2020 vast. De opgave bestaat uit het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen, het herstructureren en onttrekken van bedrijventerreinen om de vraag uit de markt te honoreren. De strategie heeft 58 aanwezige individuele bedrijventerreinen gebundeld tot zes regionale terreinclusters die relevant zijn voor de regio als geheel. Het onderhavige bedrijventerrein is niet opgenomen in één van de regionale clusters, zie figuur 3.3. Wel grenst het gebied direct aan de Zwijndrechtse Waard langs de A16. De clusters zijn aangewezen als gebieden waar een kwaliteitsslag gepleegd moet worden. Voor wat betreft het bedrijventerrein betekent dat voornamelijk dat hier geen herstructureringsacties aanwezig zijn.



Figuur 3.3 Uitsnede uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen.

### **3.2.4 Gemeentelijk beleid**

#### **Structuurvisie Zwijndrecht 2020 'De ondernemende tuinstad'**

De Structuurvisie Zwijndrecht 2020 'De ondernemende tuinstad', is vastgesteld door de gemeenteraad op 16 februari 2010. In deze structuurvisie heeft de gemeente haar ruimtelijk beleid voor de komende tien jaar vastgelegd. Speerpunten hierin zijn de versterking van het aanbod van woningen voor iedereen, aantrekkelijke vestigingslocaties voor bestaande en nieuwe bedrijven en een blijvend goede bereikbaarheid vanuit de Randstad en vanuit het zuiden van het land.

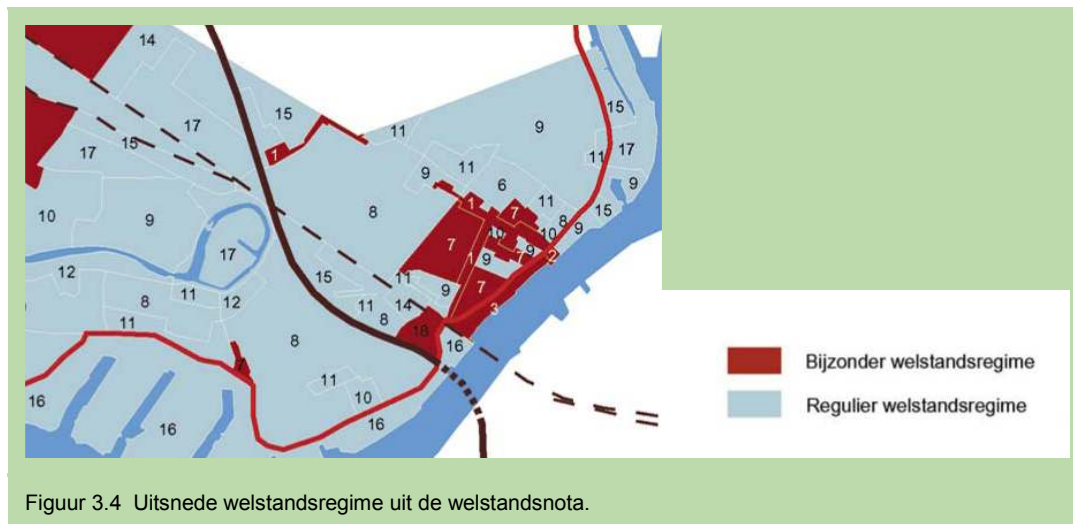
In de visie worden diverse opgaven omschreven waaronder het streven naar meer specialistische kennisintensieve en dienstverlenende bedrijvigheid. Daarbij is het van belang dat de economische basis van Zwijndrecht versterkt wordt door zowel bestaande bedrijvigheid te koesteren, als de vestiging van nieuwe bedrijvigheid te stimuleren. Het westelijk gedeelte van het plangebied is in de structuurvisie aangeduid als bedrijventerrein, het oostelijke gedeelte is aangeduid als kantorenlocatie. Over een gedeelte van de kantorenlocatie is ook een gebied aangewezen als mogelijke transformatiegebied woningbouw. Ook is het oostelijke gedeelte van het plangebied aangewezen als zoekgebied voor hoogbouw. In de visie worden een twintigtal structuurvisieprojecten beschreven die moeten bijdragen aan de versterking van een goede bereikbare ondernemende tuinstad. In het uiterste oostelijke gedeelte van het plangebied ligt het project Maasterras. Dit is een toekomstige ontwikkeling en wordt in dit bestemmingsplan niet meegenomen.

### Conclusie

In de structuurvisie is het plangebied aangewezen als bedrijventerrein (west) en kantorenlocatie (oost). Deze bestemmingen komen ook op deze plekken terug in het bestemmingsplan. Daarnaast is het plangebied aangewezen als transformatiegebied woningbouw en als zoekgebied hoogbouw. Door de conserverende insteek van het bestemmingsplan wordt hier geen verdere invulling aan gegeven. Hetzelfde geldt voor het Maasterras, één van de structuurvisieprojecten die in het plangebied is gelegen.

### Welstandsnota Zwijndrecht 2004

De Welstandsnota Zwijndrecht (juni 2004) is een beleidsdocument dat de gemeente de mogelijkheid geeft om cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden te benoemen en een rol te geven bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen, maar ook om gebieden aan te wijzen waar een bijzondere kwaliteit gewenst is. Met de gebiedsgerichte benadering wil de gemeente de waardevolle eigenschappen van bijvoorbeeld de kernen en ieder afzonderlijk gebied behouden. De relatie met het bestemmingsplan is van belang omdat datgene wat buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan geldt door de Welstandsnota wordt geregeld. De gebieds- of objectgerichte welstandscriteria zijn het toetsingskader van de invulling van de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ruimtelijke envelop.



Figuur 3.4 Uitsnede welstandsregime uit de welstandsnota.

In Zwijndrecht zijn twee welstandsregimes mogelijk:

- ▶ het bijzondere welstandsgebied waar extra inspanning ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit gewenst is;
- ▶ het reguliere welstandsgebied waar de basiskwaliteit moet worden gehandhaafd.

Het plangebied valt grotendeels binnen het reguliere welstandsregime. Alleen het meest oostelijke gedeelte van het plangebied valt in het bijzondere welstandsgebied. Dit deel van het plangebied wordt benoemd als onderdeel van het buitengebied.

Voor het buitengebied geldt een bijzonder welstandsregime. De beoordeling van de woongebouwen is gericht op afwisseling en individualiteit, zorgvuldige detaillering en traditioneel materiaal- en kleurgebruik. De bedrijfsgebouwen dienen sober en zorgvuldig te zijn vormgegeven, met een terughoudend kleurgebruik in overeenstemming met de landschappelijke waarde van het gebied.

### Conclusie

De welstandsnota is ter kennisgeving opgenomen en geldt als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen.

### Parkeerbeleidsplan (2009)

In dit parkeerbeleidsplan zijn de beleidsuitgangspunten en beleidsinstrumenten van de gemeente Zwijndrecht met betrekking tot het parkeren in de hele gemeente vervat. Op basis van dit beleid zijn de maatregelen die hieruit voortvloeien in een uitvoeringsprogramma beschreven en zijn de organisatorische en financiële consequenties benoemd.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Zwijndrecht 2006 – 2015 is een integrale visie op de toekomst van verkeer en vervoer in Zwijndrecht verwoord. Het GVVP biedt een kader voor het uitwerken van het parkeerbeleidsplan. De beoogde doelen van het parkeerbeleid zijn:

- ▶ Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- ▶ Het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer, het beperken van (niet-noodzakelijk) woon-werkverkeer per auto;
- ▶ Het optimaal gebruiken van schaarse ruimte;
- ▶ Het voorkomen van parkeeroverlast;
- ▶ Een minimaal kostendekkende parkeerexploitatie.

In het parkeerbeleidsplan is een beleidsinstrument Woonwijken en een beleidsinstrument Bedrijventerreinen opgenomen. Als uitgangspunt bij woonwijken geldt 'ontspannen woonwijken'. In de woonwijken moeten met name bewoners en hun bezoekers kunnen parkeren. In woonwijken waar 's nachts de parkeerdruk hoger is dan 90% wordt de overlast veroorzaakt doordat de parkeervraag van bewoners groter is dan het aanbod aan parkeerplaatsen in de buurt. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit is dan wenselijk maar mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat groen, en in ieder geval de hoofdgroenstructuur, niet aangetast mogen worden.

Bij de bedrijventerreinen moet het aan de aldaar gevestigde bedrijven gerelateerde verkeer kunnen parkeren, alhoewel woon-werkverkeer als niet-noodzakelijke doelgroep wordt gezien. Andere doelgroepen zijn locatievreemd en hoeven daarom niet op de bedrijventerreinen te kunnen parkeren. De parkeergelegenheden op de bedrijventerreinen is onderzocht en er is geen tekort aan parkeerplaatsen.

#### *Conclusie*

In het onderhavige beheergerichte bestemmingsplan heeft het parkeerbeleidsplan geen directe consequenties. Bij ontwikkelingen in het plangebied dient evenwel rekening te worden gehouden met dit beleid door daar waar mogelijk extra parkeerplaatsen te realiseren.

#### **Groenstructuurplan 2009**

Het Groenstructuurplan 2005-2015 (25 augustus 2009) geeft een meerjaren visie op beheer en inrichting van de openbare ruimte, met speciale aandacht voor de bestaande groenstructuur. Voor de visie is een inventarisatie en analyse uitgevoerd naar het groen en aanverwante zaken. De hieruit voortgekomen knelpunten en potenties vormden aanknopingspunten voor het opstellen van de groenvisie, een essentieel onderdeel van het Groenstructuurplan. Uit de visie blijkt dat de hoofdgroenstructuur een basis biedt voor de ontwikkelings- en beheermaatregelen om het groen in de gemeente aantrekkelijk te maken en een duurzaam karakter te geven. Met betrekking hierop zijn diverse uitgangspunten geformuleerd om zowel de hoofdgroenstructuur als de wijkgroenstructuur en het overig groen te handhaven en te versterken. Het groenstructuurplan maakt onderscheid in hoofdgroenplekken en wijk- en buurtgroen. In bepaalde gevallen is in het groen deels bebouwing aanwezig.

#### *Conclusie*

Een groot gedeelte van het plangebied bestaat uit groen. De hoofdgroenstructuren zijn dan ook als zodanig bestemd.

#### **Afwijkingsbeleid Zwijndrecht 2011**

De komst van de Wabo gaf voor de gemeente Zwijndrecht aanleiding om het bestaande ontheffingsbeleid te herzien. Het beleid voor planologisch strijdige activiteiten kent dezelfde uitgangspunten als het oude ontheffingsbeleid, maar is afgestemd op de nieuwe wetgeving.

De beleidsregel heeft tot doel om bij concrete verzoeken om omgevingsvergunning voor planologische bouw- en gebruiksactiviteiten (al dan niet in combinatie met andere activiteiten) een afwegingskader te bieden waarmee snel een oordeel over de wenselijkheid en aanvaardbaarheid voor het verlenen van medewerking kan worden gevormd. Door middel van het stellen van een kader bieden deze beleidsregels naast duidelijkheid ook uniformiteit.

De beleidsregels zijn gemaakt voor de beoordeling van aanvragen met betrekking tot een uitbreiding van of een bijgebouw bij een woning, een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dakkapellen, dakopbouwen en antennes. Eveneens zijn regels opgenomen voor de beoordeling van plannen met betrekking tot wijzigingen van het gebruik in strijd met het bestemmingsplan. In de uitwerkingen van de beleidsregels per activiteit is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht met de structuur van de mogelijkheden die zijn aangegeven in het Besluit omgevingsrecht, bijlage II, hoofdstuk IV.

### 3.3 Milieuaspecten

#### 3.3.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan is conserverend van karakter en geeft uitsluitend de bestaande situatie weer. Binnen het plangebied zijn geen ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan vertaald worden. Aangezien er geen ontwikkelingen in het bestemmingsplan worden opgenomen, zijn geen sectorale veldonderzoeken noodzakelijk. Wel worden de relevante beleidsstukken per thema beschreven. Vervolgens is het plangebied getoetst aan de verschillende beleidsstukken per thema. De beleidsstukken vormen de onderlegger van het bestemmingsplan en gelden als toetsingskader voor eventueel toekomstige ontwikkelingen.

#### 3.3.2 Bodem

##### Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de bodemkwaliteit te onderzoeken. Bij functiewijzigingen moet gekeken worden of de bodemkwaliteit voldoende is ten dienste van de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen moeten bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd.

De provincie hanteert als richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen in ieder geval het eerste deel van een verkennend bodemonderzoek moet worden verricht. Dit is het historisch onderzoek. Als uit dit onderzoek blijkt dat binnen de nieuwe bestemmingen sprake is geweest van een activiteit met een verhoogd risico op verontreiniging, dan is een volledig verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.

##### Onderzoek en conclusie

Dit bestemmingsplan biedt niet de mogelijkheid voor dergelijke verstoringen. Indien een locatie binnen het plangebied herontwikkeld wordt op een manier waardoor de bodem verstoord wordt, zal een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De gemeente Zwijndrecht beschikt over een bodemkwaliteitskaart, waarin de algemene bodemkwaliteit is vastgelegd. Op basis van deze kaart en het feit dat het om een consoliderend plan gaat, kan worden geconcludeerd dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

#### 3.3.3 Geluid

##### Toetsingskader

De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader van het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Hierin is de bevoegdheid voor het verlenen van een hogere waarde gedecentraliseerd naar Burgemeester en Wethouders. Dat betekent dat het 'hogere-waardebesluit' niet langer ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten hoeft te worden voorgelegd. Voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï stapt de wetgever nu over op de Europese dosismaat Lden (staat voor day- evening-night). In de wet wordt Lden aangegeven in decibel (dB).

##### Geluidszone

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Daarnaast vindt er geen reconstructieplaats van (spoor)wegen. Een nadere akoestische beoordeling is derhalve niet noodzakelijk voor dit bestemmingsplan. Bij toekomstige ontwikkelingen dient wel nader onderzoek uitgevoerd te worden. In de Wgh zijn zones langs wegen aangegeven die worden beschouwd als aandachtsgebieden voor geluidhinder. De wettelijke zonebreedtes zijn zo bepaald dat buiten de zones over het algemeen geen geluidsniveaus voorkomen die hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de situering binnen of buiten de bebouwde kom. Ter bepaling van de zonebreedte wordt het hier opvolgende tabel gebruikt. Daarbij moet worden aangemerkt dat 30 km/h wettelijk gezien geen geluidszone kent.



Aantal rijstroken of meer	Buitenstedelijk gebied	Binnenstedelijk gebied
3 of 4	400 m	350 m
of 2	250 m	200 m

### Onderzoek (Spoor)Wegverkeerslawaai

#### Wegverkeerslawaai

De meeste wegen in het plangebied zijn 30 km/h wegen maar in en nabij het plangebied bevinden zich meerdere gebiedsontsluitingswegen met een hogere km/h-regime dan 30 km/h. Daarnaast ligt de rijksweg A16 op korte afstand van het plangebied, de geluidszones hiervan ligt over het gehele plangebied.

Indien geluidsgevoelige functies, zoals woningen, worden beoogd die binnen de geluidszone van de diverse wegen ligt, dan is nader akoestisch onderzoek noodzakelijk. Aangezien met dit bestemmingsplan geen nieuwe woningbouwontwikkelingen of andere geluidsgevoelige functies worden mogelijk gemaakt, is het uitvoeren van nader onderzoek voor dit plan niet noodzakelijk.

#### Spoorwegverkeerslawaai

Ten noorden van het plangebied ligt de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht. Ook sluit het traject aan op de Betuweroute, maar deze route slaat ter hoogte van het plangebied af noordwestelijke richting. De spoorlijn Rotterdam – Dordrecht heeft een onderzoekszone volgens de Wet geluidhinder van 1.100 meter. Het plangebied valt geheel binnen deze onderzoekszone. Het bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, waardoor nader onderzoek naar spoorweglawaai niet van toepassing is. Bij toekomstige ontwikkelingen van binnen deze geluidszone dient akoestisch onderzoek plaats te vinden.

### Onderzoek Industrielawaai

Een groot gedeelte van het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van het gezoneerde bedrijventerrein 'Grote Lindt'. In figuur 3.5 is de geluidscontour van het bedrijventerrein weergegeven. Hiermee wordt aangegeven waar de 50 dB(A) contour zich bevindt. Buiten deze contour is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk. Binnen die geluidszone is wel onderzoek nodig indien nieuwe geluidsgevoelige objecten worden mogelijk gemaakt. In de omgeving bevindt zich ook het gezoneerde bedrijventerrein 'Kijfhoek'. Voor dit bedrijventerrein zijn herberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat een kleinere geluidscontour kan worden aangehouden dan nu het geval is. Hierdoor valt de geluidscontour niet meer over een gedeelte van het plangebied. Op deze verandering wordt in dit bestemmingsplan alvast geanticipeerd en is derhalve niet verder opgenomen.

Dit bestemmingsplan kent voorts een consoliderend karakter. Er worden hiermee geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk. In het bestemmingsplan wordt wel rekening gehouden met de aanwezigheid van het gezoneerde bedrijventerrein 'Grote Lindt'. Het invloedsgebied zal middels de aanduiding 'geluidzone – industrie' in het bestemmingsplan worden opgenomen.



Figuur 3.5 Geluidscontour Industrielawaai Grote Lindt. Bron: Milieudienst Zuid-Holland Zuid

## Conclusie

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en voorziet niet in de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige functies. Ook worden middels dit plan geen nieuwe wegen aangelegd. Een onderzoek naar wegverkeerslawaaï of spoorweglawaaï is dan ook niet verplicht. De geluidzone van 'Grote Lindt' zal middels een aanduiding binnen dit bestemmingsplan worden geëffectueerd.

### 3.3.4 Luchtkwaliteit

#### Beleid en toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen 2007 (ook wel Luchtkwaliteit, 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. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

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 bevoegdheid 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).

#### Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In het besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit kan het geval zijn wanneer een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

#### Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2006-2015

In het verkeers- en vervoersplan is de luchtkwaliteit binnen de gemeente Zwijndrecht beoordeeld. Er kan worden gesteld dat langs het hele tracé van de A16 door Zwijndrecht sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO<sub>2</sub> en van de grenswaarde voor 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM<sub>10</sub>. De grenswaarde voor de jaargemiddelde fijn stof wordt langs de A16 niet overschreden. Langs lokale wegen, relevant voor dit bestemmingsplan, is alleen langs delen van de Koninginneweg, de Stationsweg en de Pieter Zeemanstraat sprake van een overschrijding van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. Alle lokale wegen voldoen op dit moment aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof.

Zonder ingrijpen is in 2015 alleen langs de A16 sprake van een overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. Deze overschrijding is het grootst langs het deel tussen de aansluiting Zwijndrecht en de Oude Maas. Ook is langs de A16 sprake van meer dan 35 dagen per jaar dat de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof wordt overschreden. Het aantal overschrijdingsdagen bedraagt echter minder dan 40, zodat van een beperkte overschrijding kan worden gesproken.

#### Onderzoek en conclusie

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en voorziet derhalve niet in de bouw van nieuwe woningen of andere functies met een verkeersaantrekkende werking. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is dan ook niet verplicht. Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen zal wel specifiek onderzocht moeten worden of onder de grenswaarden van het NSL wordt gebleven.

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan niet in de weg staat.

### 3.3.5 Externe veiligheid

#### Beleid en normstelling

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- ▶ bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- ▶ vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

#### *Risicovolle inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van  $10^{-6}$  (de kans van 1 op 1 miljoen). Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR. Wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom inrichtingen. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen.*

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RVGS) is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en (spoor)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 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 verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter 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 meter strekken.

Vooruitlopend op de vaststelling van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid is de circulaire per 1 januari 2010 gewijzigd. Met deze wijziging zijn de veiligheidsafstanden en plasbrandaandachtsgebieden uit het Basisnet Wegen en Basisnet Water opgenomen in de circulaire. Naast de RVGS is op het spoornetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen het Basisnet Spoor van toepassing. Begin juli 2010 is het Basisnet Spoor vastgesteld en in 2012 is het officieel van kracht gegaan.

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Bevi zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

#### *Plasbrandaandachtsgebied (PAG)*

Het plasbrandaandachtsgebied is het gebied waarin bij het realiseren van kwetsbare objecten rekening gehouden dient te worden met de effecten van een zogenaamde plasbrand. Door het transport van brandbare vloeistoffen bestaat het risico op een dergelijke plasbrand. Een PAG is een zone van 30 meter, gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterijstrook (excl. vluchtstrook). Binnen deze zone is een verantwoording noodzakelijk. Bij ontwikkelingen dient hier in te worden gegaan op:

- ▶ Welke maatregelen worden getroffen om de effecten van een plasbrand te beperken;
- ▶ In hoeverre rekening is gehouden met de zelfredzaamheid van personen.

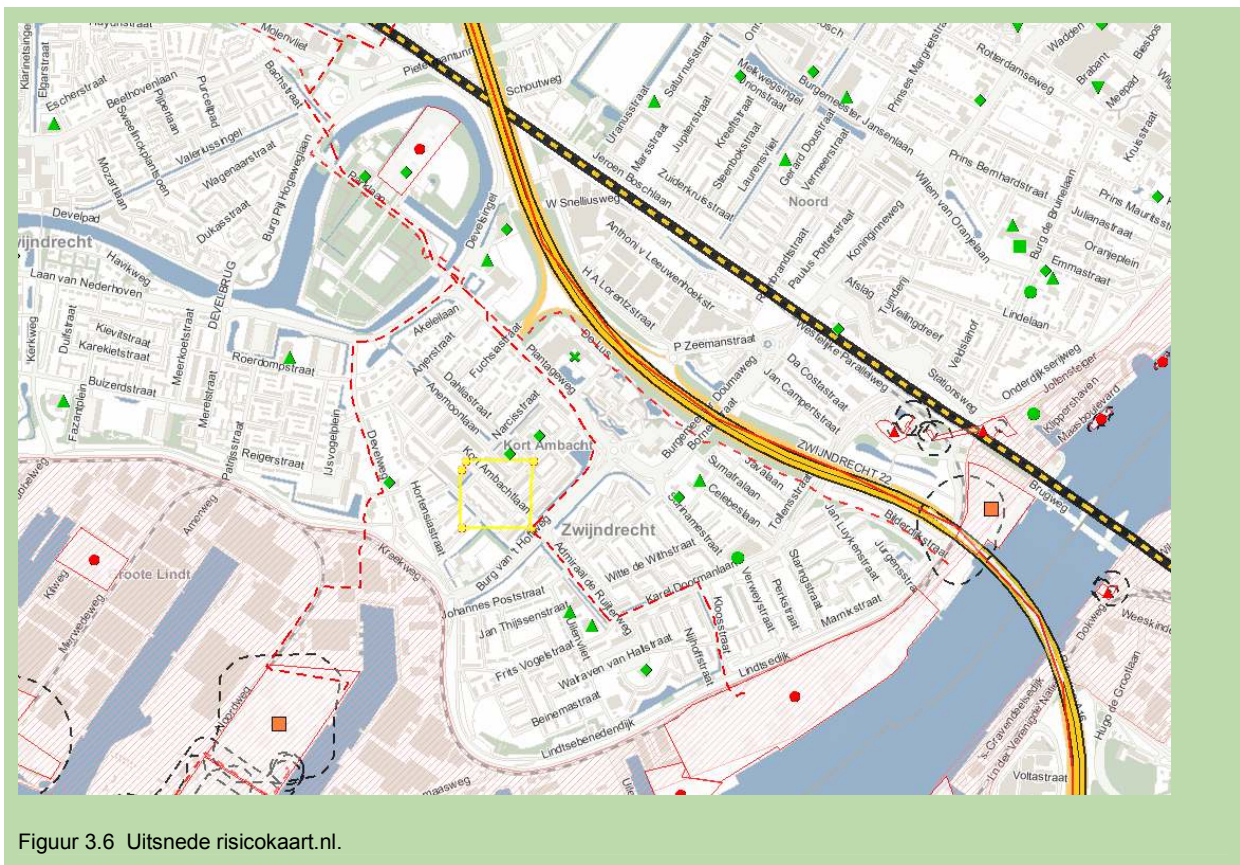
## Onderzoek

### Risicovolle objecten

In het plangebied zijn verschillende risicovolle objecten gelegen:

- ▶ het gaat hierbij om de A16, wegvak Z56-1 (knooppunt Ridderkerk zuid - afrit 22 Zwijndrecht) en wegvak Z56-2 (afrit 22 Zwijndrecht – afrit 21 Dordrecht). Over deze weg vindt vervoer plaats van gevaarlijke stoffen. De veiligheidszone van deze ligt op 29 meter. Daarnaast is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Binnen de veiligheidszone en het plasbrandaandachtsgebied zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten gelegen. De PR  $10^{-8}$ -contour, indicatief voor het invloedsgebied van het GR van de weg, is 487 meter. Er vindt geen overschrijding van het GR plaats. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk, waardoor het GR, ook na vaststelling van dit bestemmingsplan, onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde zal blijven.
- ▶ In het zuiden van het plangebied bevindt zich een waterstofleiding met een diameter van 150 mm aanwezig. De leiding valt onder de NEN norm 3650 (1992). De PR  $10^{-6}$ -contour is niet buiten de leiding gelegen. Ter bescherming van de leiding is wel aan weerszijden van de leiding een beschermingszone opgenomen van 5 meter. Het bestemmingsplan voorziet echter niet in ontwikkelingen binnen deze zone. Het bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen binnen toetsingsafstand van deze buisleidingen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal het groepsrisico verantwoord moeten worden.

De risicovolle objecten in het plangebied vormen geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan omdat er geen kwetsbare objecten zijn gelegen binnen de PR  $10^{-6}$ -contour van de verschillende objecten. Deze worden middels dit bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt. Daarnaast zal het GR in het plangebied niet toenemen door het consoliderende karakter van het plan.



### Vervoer gevaarlijke stoffen wegen

Zoals voorgaand is aangegeven vindt er vervoer plaats van gevaarlijke stoffen over de rijksweg. De gemeente Zwijndrecht heeft ook een route ingesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor bestemmingsverkeer. Deze route loopt via de Hendrik Ydenweg/Munnikensteeg richting het bedrijventerrein Groote Lindt. Op de routing van gevaarlijke stoffen is ook een route aangewezen waarover incidenteel foutrijders kunnen terugkeren op de aangewezen reguliere route. De 'aangewezen routes incidenteel' ligt ook gedeeltelijk binnen het plangebied, namelijk over de H.A. Lorentzstraat.

### *Vervoer gevaarlijke stoffen spoor*

Begin juli 2010 is het Basisnet Spoor vastgesteld. Hierin is voor elk traject op het Basisnet een zogeheten risicoplafond vastgesteld. Hiermee moeten niet alleen vervoerders van gevaarlijke stoffen rekening houden, maar bijvoorbeeld ook gemeenten die langs een traject willen gaan bouwen. Het Basisnet Spoor met haar veiligheidsmaatregelen zorgt ervoor dat de economische belangen niet worden gehinderd en dat tegelijkertijd de veiligheid van omwonenden sterk wordt verbeterd.

Door het plangebied heen ligt een de spoorverbinding Rotterdam - Dordrecht. Hierover vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De PR  $10^{-6}$ -contour ligt op 18 meter, gemeten vanaf het hart van de spoorbundel. Binnen deze veiligheidszone liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten en deze worden middels dit bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt.

Op grond van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) dat vermoedelijk komend jaar zal worden vastgesteld, dient rekening te worden gehouden met de effecten van een incident met brandbare vloeistoffen, het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Als PAG geldt een zone van 30 meter aan weerszijden van de spoorbaan, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Bij nieuwe bebouwing binnen een PAG gelden er aanvullende bouwkundige voorschriften. Een PAG geldt uitsluitend voor nieuwe situatie.

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waardoor verdere verantwoording niet noodzakelijk is.

### *Vervoer gevaarlijke stoffen water*

Begin 2008 is het Basisnet Water vastgesteld. In het Basisnet Water is vastgelegd op welke vaarwegen vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan en in welke mate deze routes belangrijk zijn. In de omgeving van het plangebied zijn geen vaarroutes met vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig.

### *Risicovolle inrichtingen binnen het plangebied*

Binnen het plangebied bevinden zich géén risicovolle inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is. Wel ligt net buiten het plangebied, aan de Ringdijk, het tankstation van Haan. Bij dit tankstation vindt verkoop plaats van LPG. De doorzet van LPG is gelimiteerd op  $999 \text{ m}^3$ . Op basis van deze doorzet zijn de onderstaande risicoafstanden en invloedsgebied bepaald.

Er zijn binnen het plangebied 2 punten met een PR- $10^{-6}$  contour. Er bevindt zich een vulpunt van het tankstation van Haan in het plangebied, die een PR-contour kent van 45 meter. Daarnaast is er een ondergrondse reservoir aanwezig die een PR-contour heeft van 25 meter. Het invloedsgebied van het GR van de inrichting ligt op 150 meter en valt eveneens binnen het plangebied. Er vindt hier geen overschrijding van het GR plaats. Door het consoliderende karakter van het bestemmingsplan zal het GR door de vaststelling van het bestemmingsplan ook niet toenemen.

### *Risicovolle inrichtingen buiten het plangebied*

Behalve het hiervoor genoemde LPG-tankstation aan de Ringdijk, dat buiten het plangebied ligt is in het noordwesten van het plangebied het rangeerterrein Kijfhoek aanwezig en ten oosten van het plangebied ligt de risicovolle inrichting Brenntag.

Het rangeerterrein Kijfhoek is een inrichting die onder het Bevi valt en beschikt over een milieuvvergunning. Deze vergunning is op 16 juni 2009 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland ambtshalve gewijzigd, de revisievergunning heeft ter inzage gelegen. De wijziging betrof het toepassen van een andere rekenmethodiek voor het berekenen van de risico's, het opleggen van risicomonitoringssystemen en het aanpassen van de voorschriften met betrekking tot de risico's. De revisievergunning maakt meer rangeerbewegingen mogelijk. In het kader van deze wijziging is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Uit deze QRA blijkt dat in het plangebied van dit bestemmingsplan geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$ -contour liggen. De contour vormt daarom geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Naast het PR is het GR van het rangeerterrein Kijfhoek van belang. Dit invloedsgebied is circa 1,3 km groot. Het plangebied ligt binnen dit invloedsgebied.

Aangezien voorliggend bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk maakt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, heeft de vaststelling hiervan geen invloed op de hoogte van het GR als gevolg van dit rangeerterrein. Hierdoor kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het GR. Deze verantwoording is aan het einde van deze paragraaf opgenomen.

In de toekomst kunnen zich ruimtelijke ontwikkelingen voordoen waardoor het groepsrisico stijgt. De gemeenten Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk en Barendrecht willen daarom afspraken maken om ook voor de lange termijn het groepsrisicolaag te houden. Heeft één van de vier gemeen-

ten een bouwplan waardoor het groepsrisico stijgt, dan vindt overleg plaats met de andere gemeenten. Deze afspraken voorkomen dat een bouwplan in de ene gemeente, een bouwplan in de andere gemeenten blokkeert. De omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid monitort de hoogte van het groepsrisico. Deze afspraken staan in het Beheersplan Groepsrisico Kijfhoek. Het beheersplan is op 29 januari 2013 vastgesteld.

De risicovolle inrichting Brenntag is slechts 50 meter ten oosten van het plangebied gelegen. Dit bedrijf heeft een PR  $10^{-6}$ -contour dat gedeeltelijk binnen het plangebied valt. Binnen de contour is echter geen bebouwing mogelijk.

#### **Beperkte verantwoording GR**

Omdat binnen dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, is er een beperkte verantwoording van het GR opgesteld. Deze 'Notitie verantwoording groepsrisico' is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan gevoegd. In deze notitie is het groepsrisico voor rangeerterrein Kijfhoek, het doorgaand spoor Dordrecht - Rotterdam en de rijksweg A16 verantwoord. De gemeente is zich bewust van de risico's en acht de situatie acceptabel

#### **Conclusie**

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het aspect externe veiligheid in acht genomen. Binnen het bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waardoor geen toename plaatsvindt van het GR. Voor dit bestemmingsplan is een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgenomen. De 'Notitie verantwoording groepsrisico' is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

## **3.4 Ecologie**

### **3.4.1 Wettelijk kader**

#### **Vogel- en Habitatrichtlijnen**

De vogelrichtlijn beschermt vogelsoorten die zijn genoemd in Bijlage I van de richtlijn. De Habitatrichtlijn omvat naast de bescherming van planten en dieren in gebieden die worden aangeduid als Habitatgebied, ook de bescherming van verschillende planten- en diersoorten op zich. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn samengevoegd in "Natura 2000". Het plangebied valt niet binnen een Natura 2000 gebied; evenmin ligt een Natura 2000 gebied in de directe omgeving van het plangebied.

#### **Flora- en faunawet**

De Flora- en faunawet heeft als doel om de populatie van in het wild voorkomende soorten in stand te houden. Een ander doel is dat niet alleen de zeldzame soorten, maar ook alle in het wild levende planten en dieren in principe met rust gelaten worden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden:

- ▶ door het verbieden van handelingen die de instandhouding van in het wild levende planten en dieren direct in gevaar zouden kunnen brengen;
- ▶ kleine objecten of gebieden, die van groot belang zijn voor het voortbestaan van een bepaalde soort kunnen worden aangewezen als beschermd gebied respectievelijk beschermde leefomgeving;
- ▶ een soort kan opgenomen worden op de Rode Lijst. Voor de soorten die op deze lijst staan is de overheid verplicht speciale beschermingsmaatregelen te treffen.

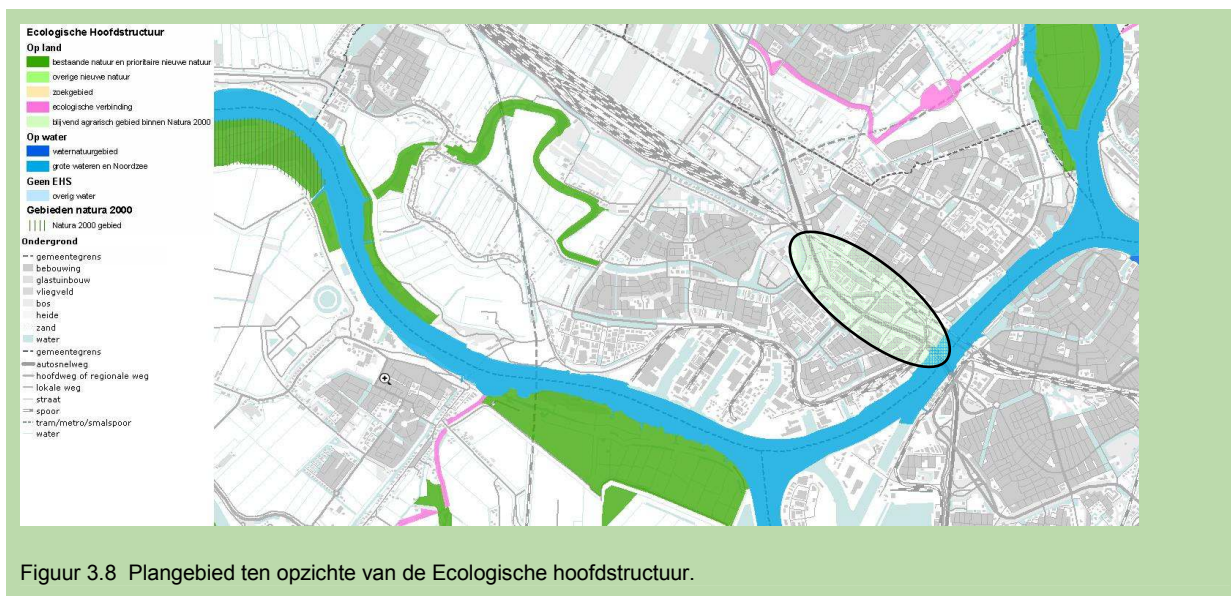
#### **Ecologische Hoofdstructuur**

Voor het voortbestaan van verschillende diersoorten is het van belang dat deze zich over land, water of door de lucht kunnen verplaatsen van het ene leefgebied naar het andere. Dit kan middels zogeheten "stepping stones" (stapstenen) of verbindingzones. EHS is een afkorting voor Ecologische Hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur is op landelijk en Europees niveau aangewezen. Het Rijk financiert verder grotendeels de aankoop, de inrichting en het beheer van gebieden in de EHS. De provincies bepalen om welke gebieden het precies gaat. Deze gebieden worden in de ruimtelijke provinciale structuurvisie en verordening vastgelegd.

### 3.4.2 Onderzoek

#### Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een staats- of beschermd natuurmonument of Natura 2000-gebied. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Gebiedsbescherming komt derhalve in deze paragraaf niet meer aan de orde.



Figuur 3.8 Plangebied ten opzichte van de Ecologische hoofdstructuur.

#### Soortenbescherming

Het onderhavige bestemmingsplan is consoliderend van aard. Middels dit bestemmingsplan worden geen functiewijzigingen beoogd en worden ook geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Vaststelling van dit bestemmingsplan zal derhalve niet leiden tot verstoring van eventueel beschermde flora en fauna. Indien sprake zal zijn van een ontwikkeling binnen het plangebied, zal de ruimtelijke verandering in een separaat plan worden vastgelegd waarin onderzoek uitgevoerd zal worden naar flora en fauna.

#### Eventuele toekomstige ontwikkelingen

Bij elke nieuwe ontwikkeling in het plangebied (een nieuwe woning, een nieuw bedrijf, een nieuwe weg) moet in principe altijd gekeken worden naar de ecologische aspecten. Er moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals de Flora- en faunawet die geeft. Als hiervan sprake is, moet ontheffing worden aangevraagd. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op aangewezen gebieden zoals de Vogel- en/of Habitatrichtlijn.

In samenwerking met de gemeente Dordrecht heeft de gemeente Zwijndrecht een tweetal gedragscodes opgesteld waarmee zoveel mogelijk wordt voorkomen dat de natuur door werkzaamheden vernietigd of verstoord wordt. Het gaat hierbij om een gedragscode voor “ruimtelijke ontwikkeling en inrichting” en een voor “bestendig beheer en onderhoud”. Wanneer aantoonbaar wordt gewerkt volgens de gedragscode geldt een ontheffing van de verbodsbepalingen voor een deel van de beschermde soorten planten en dieren.

### 3.4.3 Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan is conserverend van aard en er worden geen ontwikkelingen voorzien die natuurgebieden of beschermde soorten aantasten. Het aspect flora en fauna vormt derhalve geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Bij toekomstige ontwikkelingen in het plangebied dient vast te worden gesteld dat het aspect flora en fauna niet wordt aangetast door de betreffende ontwikkeling.

## 3.5 Waterparagraaf

### 3.5.1 Inleiding

Voor het bestemmingsplan is de watertoets wettelijk van toepassing. De watertoets is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. De watertoets heeft als doel 'het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer'.

### 3.5.2 Wettelijk kader

#### Nationaal beleid

Voor de beleidskeuzen ten aanzien van deze waterparagraaf in dit bestemmingsplan is rekening gehouden met een groot aantal beleidsdocumenten, waaronder:

- ▶ Rijksbeleid zoals verwoord in het Nationaal Waterplan: 'een veilige leefbare delta, nu en in de toekomst. Waterbeleid voor de 21e eeuw en de Watervisie "Nederland veroveren op de toekomst";
- ▶ De Vierde Nota Waterhuishouding en de startovereenkomst "Waterbeleid 21e eeuw";
- ▶ Provinciaal Waterplan en de provinciale structuurvisie.

Een belangrijke conclusie uit het Waterbeleid 21e eeuw - die overgenomen wordt in alle overige beleidsstukken - is om water meer ruimte te geven en te voorkomen dat de waterproblematiek in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Er worden twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten aangegeven:

- ▶ Ten aanzien van waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- ▶ Ten aanzien van waterkwaliteit: Schoonhouden - Scheiden - Zuiveren.

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied naar de volgende aandachtspunten: Meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water. Een aantal beleidstukken worden verder behandeld.

#### Provinciaal Waterplan

In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- ▶ Waarborgen waterveiligheid;
- ▶ Zorgen voor mooi en schoon water;
- ▶ Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- ▶ Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven. Dit leidt tot een integrale visie op de ontwikkeling van de Zuid-Hollandse Delta, het Groene Hart en de Zuidvleugel van de Randstad.

In het Actieprogramma Water staat concreet wat de provincie doet om de beoogde resultaten in 2015 te kunnen behalen. Het gaat vooral om uitwerken van nieuwe beleidskaders, bewaken van de voortgang en regie op gebiedsprojecten. De daadwerkelijke uitvoering van projecten wordt verzorgd door de waterschappen. De provincie beschrijft wat er de komende jaren moet gebeuren. De waterschappen bepalen voor hun eigen karakteristieke beheergebied hoe zij dat doen.

Het Waterplan vervangt de eerdere beleidsplannen voor (grond)water. Het plan staat in nauw verband met de provinciale structuurvisie.

#### Beleid Waterschap Hollandse Delta

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe het Waterschap Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.



Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 250 m<sup>2</sup> of meer moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van een toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt. Ook voor overige werkzaamheden welke het belang raken van het waterschap, moet op grond van de Keur een ontheffing worden aangevraagd bij het waterschap.

### **Gemeentelijk beleid**

Het Waterstructuurplan Zwijndrecht (2007) geeft de gezamenlijke intentie van gemeente en waterschap weer om het stedelijke watersysteem op orde te krijgen. Tevens biedt het een (procedureel) kader voor de inpassing van de wateropgave in nieuwe ruimtelijke projecten. Het beleidsdocument vormt een aanvulling op het stedelijk waterplan van H tot Z (2003), waarmee dit geactualiseerd wordt aan de normen vanuit het beleidskader Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21). Het waterstructuurplan draagt ook zorg voor het komen tot een optimale invulling van de wateropgave vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) en de Europese Kader Richtlijn Water (KRW). Daarbij vormt het een doorvertaling van het waterstructuurplan IJsselmonde naar gemeentelijke ruimtelijke plannen. Per peilvak worden de knelpunten en de wateropgave vastgesteld om op basis hiervan te komen tot een aanpak van de structurele knelpunten in de gemeentelijke waterstructuur. Ten tijde van het opstellen van het Waterstructuurplan was binnen het peilgebied 39\_12 (Kort Ambacht) sprake van een waterbergingsstekort.

### **3.5.3 Onderzoek**

#### **Huidige situatie**

Het plangebied betreft de rijksweg A16, de spoorweg Rotterdam – Dordrecht en het gebied daar tussenin binnen de gemeente Zwijndrecht. Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarnaast worden middels dit bestemmingsplan geen wijzigingen beoogd aan het watersysteem. Het plangebied is grotendeels verhard door bedrijven en woningen, maar ook door de infrastructuur. Met name langs de rijksweg en het oostelijk gedeelte van het plangebied komen groenvoorzieningen voor. Het plangebied is gelegen binnen het peilgebied 39\_12. Binnen dit peilgebied is de representatieve hoogste grondwaterstand 50-70 cm onder maaiveld en de representatieve laagste grondwaterstand 70-100 cm onder maaiveld.

Binnen het plangebied is oppervlaktewater aanwezig. Langs de rijksweg is hier ook sprake van een hoofdwatgang. Het oppervlaktewater is middels de bestemming Water opgenomen in dit bestemmingsplan. Binnen het plangebied is daarnaast een gebied met een waterkerende functie langs de Oude Maas. Binnen dit gebied worden geen ontwikkelingen gerealiseerd. Ter bescherming van de waterkerende functie is de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering opgenomen. Dit heeft betrekking op de het gebied rondom de Drechtunnel.

#### **Toekomstige situatie**

Het bestemmingsplan is consoliderend van aard en hierin worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Vanwege de consoliderende aard biedt het bestemmingsplan weinig of geen mogelijkheden om het watersysteem en het beheer hiervan te verbeteren.

Mocht in de toekomst alsnog ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dan is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Hierbij wordt gedacht aan het voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit kan gedaan worden door het afkoppelen van het hemelwater op het schoon verhard oppervlak naar locaties met open water. Daarnaast is het bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen de bedoeling om de toename van het verharde oppervlak of het dempen van open water te compenseren. Tot slot dient ter voorkoming van diffuse verontreinigingen gebruik gemaakt te worden van duurzame, niet uitlogbare materialen (geen koper, lood, PAK's-houdende materialen en zink).

Aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel is alleen mogelijk nadat bij het waterschap, op basis van de Keur, een watervergunning is aangevraagd. Ook is in de Keur geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht moet worden genomen. Zonder toestemming van het waterschap is bouwen en opslag binnen de beschermingszones niet toegestaan.

### 3.5.4 Conclusie

Binnen het plangebied vinden geen ontwikkelingen plaats waardoor oppervlaktewater compensatie niet aan de orde is. Bij nieuwe ontwikkelingen dient echter wel gekeken te worden of watercompensatie noodzakelijk is. Binnen het bestemmingsplan hebben de watergangen de bestemming water gekregen. Langs de Oude Maas is de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering opgenomen.

## 3.6 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied is, zoals genoemd in paragraaf 3.3.5, een gedeelte van een waterstofleiding aanwezig. Deze bevindt zich aan de zuidzijde van het plangebied. Verder bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen binnen het plangebied. Ten oosten en zuiden van het plangebied is echter wel een hogedruk aardgasleiding aanwezig. Voor zover bekend doen zich hier geen knelpunten voor. In de omgeving van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen, straalpaden of telecomverbindingen gelegen. Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering vormt voor de vaststelling van het onderhavige consoliderende bestemmingsplan.

## 3.7 Cultuurhistorie

### 3.7.1 Wettelijk kader

#### Visie erfgoed en ruimte

In de 'Visie erfgoed en ruimte' zet het kabinet de cultuurhistorische belangen van nationale betekenis in een gebieds- en ontwikkelingsgerichte context. De visie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarden van nationaal belang planologisch borgt. De 'Visie erfgoed en ruimte' plaatst die waarden in een bredere context en geeft aan hoe de goede zorg voor die belangen ook via niet juridische instrumenten wordt nagestreefd.

Een belangrijke pijler van de gemoderniseerde monumentenzorg is de verankering van de zorg voor het cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. Die verankering is noodzakelijk voor een zorgvuldige omgang met het erfgoed binnen de snelle en omvangrijke veranderingen in de inrichting van stad en land. De verankering van het cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening vraagt om twee zaken. In de eerste plaats dient het belang van het cultureel erfgoed volwaardig mee te worden genomen in de integrale afweging van belangen die plaatsvindt ten behoeve van het goed functioneren van de ruimte. In de tweede plaats dient het cultureel erfgoed, dat van bijzondere betekenis is, te worden benoemd. Zo kan op voorhand hier rekening mee worden gehouden in ruimtelijke plannen en ontwikkelingsprocessen.

De ruimtelijke afwegingsprocessen zijn versterkt door de aangepaste Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6. Hierin is opgenomen dat de overheid die een bestemmingsplan of beheersverordening opstelt, verplicht is rekening te houden met cultuurhistorische waarden in en boven de grond. Als gevolg hiervan is de cultuurhistorische waarden binnen het plangebied in deze paragraaf verder uitgewerkt.

#### Cultuurhistorische Hoofdstructuur Provincie

Op provinciaal niveau worden de cultuurhistorische en archeologische waarden beschreven in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. De provinciale structuurvisie geeft aan dat bij het provinciaal belang 'behoud van de cultuurhistorische hoofdstructuur' horen de volgende ambities:

- ▶ Topgebieden cultureel erfgoed beschermen;
- ▶ Kroonjuwelen cultureel erfgoed beschermen;
- ▶ Archeologische waarden beschermen;
- ▶ Molenbiotopen beschermen;
- ▶ Landgoed- en kasteelbiotopen beschermen.

Cultuurhistorie is een van de dragers van ruimtelijke kwaliteit. De opgave voor het ruimtelijk beleid is om vanuit een integraal perspectief te bevorderen dat cultuurhistorisch waardevolle structuren, complexen, ensembles en elementen behouden blijven en te bevorderen dat de cultuurhistorie kan worden beleefd en bijdraagt aan de recreatietoeristische kwaliteit van het landelijk gebied.

### 3.7.2 Onderzoek en conclusie

In het plangebied zijn geen monumenten gelegen. Ook kent het plangebied geen cultuurhistorische waarden. Het aspect cultuurhistorie speelt derhalve geen rol in dit bestemmingsplan.

## 3.8 Archeologie

### 3.8.1 Inleiding

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de verstoorder betaalt'. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe bestemmingsplannen.

### 3.8.2 Wettelijk kader

#### Verdrag van Malta

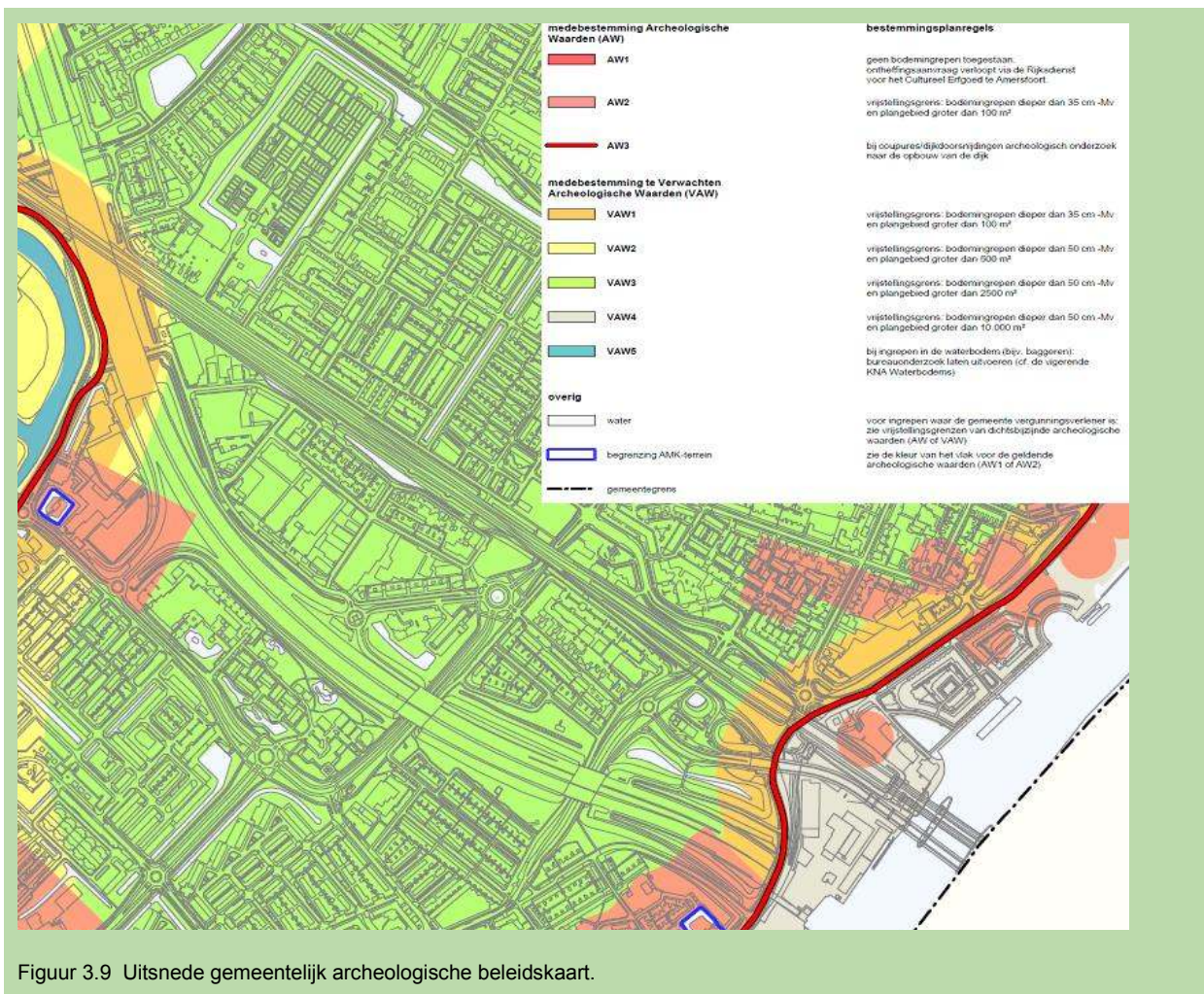
Als gevolg van het Verdrag van Malta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, is de Monumentenwet 1988 gewijzigd. Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het Rijk heeft deze beleidsuitgangspunten neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005-2008, de Nota Belvédère, de Nota Ruimte en het Structuurschema Groene Ruimte 2.

### 3.8.3 Onderzoek

Begin 2012 heeft de gemeente Zwijndrecht haar archeologie beleid vastgesteld. De archeologische beleidskaart maakt onderscheid tussen meerdere archeologische waardes en archeologische te verwachten waardes. In figuur 3.9 is de archeologische beleidskaart voor het gebied Corridor weergegeven, met bijbehorende legenda. Op de archeologische beleidskaart heeft het plangebied meerdere waardes en te verwachten waardes toegekend gekregen. Het grootste gedeelte van het plangebied valt in te verwachten archeologische waardes 3(VAW3). De gele zone in het noordwesten valt in VAW2 en de oranje zones in VAW1. Voorts zijn er nog enkele kleine gebieden met de archeologische waarde 2. Daarnaast zijn er nog enkele gebieden als water aangeduid. Bij de verschillende archeologische (verwachtings)waardes horen de volgende vrijstellingen:

- ▶ AW2: Onderzoekplicht geldt bij bodemingrepen dieper dan 35 cm –Mv en plangebied groter dan 100 m<sup>2</sup>;
- ▶ AW3: Bij coupures/dijkdoorsnijdingen archeologisch onderzoek naar de opbouw van de dijk noodzakelijk;
- ▶ VAW1: Onderzoekplicht geldt bij bodemingrepen dieper dan 35 cm –Mv en plangebied groter dan 100 m<sup>2</sup>;
- ▶ VAW2: Onderzoekplicht geldt bij vrijstellingsgrens: bodemingrepen dieper dan 50 cm –Mv en plangebied groter dan 500 m<sup>2</sup>;
- ▶ VAW3: Onderzoekplicht geldt bij vrijstellingsgrens: bodemingrepen dieper dan 50 cm –Mv en plangebied groter dan 2.500 m<sup>2</sup>.
- ▶ Water: Vrijstellingsgrenzen van dichtstbijzijnde VAW of AW zijn van toepassing.



Figuur 3.9 Uitsnede gemeentelijk archeologische beleidskaart.

In het bestemmingsplan is dit vertaald in 5 dubbelbestemmingen:

- ▶ Waarde – Archeologie - 2: De gronden die als AW2 en VAW 1 zijn aangewezen krijgen de dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 2. De vrijstellingsgrens voor deze gronden geldt bij bodemingrepen tot een diepte van 35 cm en tot een oppervlakte van 100 m<sup>2</sup>;
- ▶ Waarde – Archeologie - 3: De gronden die als AW3 zijn aangewezen krijgen de dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 3. Bij coupures / dijkdoorsnijdingen is archeologisch onderzoek naar de opbouw van de dijk noodzakelijk;
- ▶ Waarde – Archeologie - 4: De gronden die als VAW2 zijn aangewezen, krijgen de dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 4. De vrijstellingsgrens geldt bij bodemingrepen tot een diepte van 50 cm en tot een oppervlakte van 500 m<sup>2</sup>;
- ▶ Waarde – Archeologie - 5: De VAW 3 gronden krijgen de dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 5. De vrijstellingsgrens voor deze gronden geldt bij bodemingrepen tot een diepte van 50 cm en tot een oppervlakte van 2.500 m<sup>2</sup>;
- ▶ Waarde – Archeologie - 6: De gronden die als VAW 4 zijn aangewezen krijgen de dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 6. De vrijstellingsgrens voor deze gronden geldt bij bodemingrepen tot een diepte van 50 cm en tot een oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup>.

### 3.8.4 Conclusie

In het plangebied liggen verschillende Archeologische (verwachtings) waarden. In het bestemmingsplan zijn deze vertaald in de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 2 t/m 6. In de regels zijn per bestemming de bijbehorende vrijstellingen opgenomen. Hiermee worden de archeologische waarden voldoende gewaarborgd.

### 3.9 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de verkeersstructuur binnen het plangebied. De omschrijving betreft behalve het gemotoriseerd verkeer tevens het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Een omschrijving van het hoofdwegennet is reeds opgenomen in paragraaf 2.3.2.

#### Gemotoriseerd verkeer

Het bedrijventerrein wordt via de H.A. Lorentzstraat en de Antoni van Leeuwenhoekstraat ontsloten. De straten sluiten in het noorden aan op de Develsingel. Hier vandaan kan gemakkelijk de rijksweg A16 in de richting van Dordrecht/Breda worden bereikt. Via de rotonde bij P. Zeemanstraat sluiten deze straten eveneens aan op de rijksweg A16 in de richting van Barendrecht/Rotterdam.

Het woongebied en de kantorenstrook kan via de Burgemeester Doumaweg/Koninginneweg de route volgen richting de A16. Daarnaast is het ook mogelijk om via de Karel Doormanlaan en de Brugweg een regionale route nemen richting het centrum van Dordrecht.

In het gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) staat de Burgemeester Doumalaan/Koninginneweg en de P. Zeemanstraat aangemerkt als knelpunt. Het kruispunt Burgemeester Doumalaan/Koninginneweg wordt op termijn aangepast als onderdeel van de Stationsring.

Op dit kruispunt vinden verhoudingsgenomen veel ongelukken plaats ten opzichte van andere gebieden binnen de gemeente Zwijndrecht. De gemeente geeft in 2011 voorrang aan de fietsers op alle rotondes waardoor mogelijk het aantal van deze ongevallen kan worden beperkt.

De ontsluiting van het gemotoriseerd is desalniettemin wel goed te noemen. In de toekomst moet nog wel gekeken hoe de verkeersveiligheid ter plaatse van het knelpunt kan worden verbeterd.

#### Openbaar vervoer

Binnen het plangebied is het treinstation Zwijndrecht gelegen. Bij het treinstation is tevens het busstation gelegen. Hierdoor is sprake van een uitstekende bereikbaarheid van het plangebied. Dit geldt met name voor de kantoorlocaties binnen het plangebied, maar ook ten opzichte van de woongebieden en het bedrijventerrein is de loopafstand tot het station maximaal 10 minuten.

#### Langzaam verkeer

Het plangebied valt voor wat betreft het langzaam verkeer in drie delen te verdelen. Het eerste gedeelte betreft het bedrijventerrein aan de westzijde van het plangebied. Op het bedrijventerrein is geen sprake van vrijliggende fietspaden. Wel is gedeeltelijk langs de H.A. Lorentzstraat in de richting van Develpoort/Develsingel een vrijliggend fietspad aanwezig. Er dient gebruik gemaakt te worden van de dezelfde ontsluitingswegen als het gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers is overal wel sprake van een trottoir.

Het tweede gebied ligt van de Pieter Zeemanstraat tot en met de Karel Doormanlaan. Langs de hoofdinfrastructuur is sprake van vrijliggende fietspaden. In het gebied tussen deze wegen is een woonwijk gelegen. Door dit gebied heen is geen sprake van vrijliggende fietspaden. Tot slot het derde gebied is het oostelijk gedeelte van het plangebied. Hier is vrijwel geen sprake van bebouwing. De ruimte wordt met name gebruikt voor de hoofdwegen, het spoor en groenvoorzieningen. Door het groen bevinden zich enkele vrijliggende fietspaden. Hier vandaan kan via de Brugweg (eveneens vrijliggend fietspad) over de Oude Maas richting Dordrecht worden gefietst.

Naast de bestaande fietsstructuur, die relatief goed is, wordt tevens gewerkt aan een snelfietsroute (F16). De F16 is een snelfietsroute (rood asfalt, goede verlichting, hoog fietscomfort etc.) die het woon-werkverkeer tussen Rotterdam en Dordrecht op de fiets verbetert. Een deel van de snelfietsroute F16 wordt gerealiseerd in Zwijndrecht. Aan de achterkant van het station wordt een nieuw deel aangelegd wat invulling geeft aan een ontbrekende schakel. Vanaf de Brugweg, aan de achterzijde van het station, richting Hans Lipperheystraat, komt straks een comfortabel in rood asfalt uitgevoerd, fietspad. De F16 is in 2015 gereed en zorgt hopelijk voor een grotere mate van fietsgebruik.

#### Parkeren

De gemeente Zwijndrecht heeft in 2009 een parkeerbeleidsplan opgesteld. Hoewel binnen het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, is dit beleidsplan toch bij dit bestemmingsplan betrokken.

Daarnaast zijn in de APV regels opgesteld betreffende het parkeren van grote voertuigen in de bebouwde kom, dit is binnen de gemeente Zwijndrecht verboden. Uitzonderingen hierop zijn genomen in individuele collegebesluiten. Uitsluitend op aangewezen locaties is het parkeren hiervan toegestaan. Binnen het plangebied is de H.A. Lorentzstraat één van die aangegeven gebieden waar het parkeren van grote voertuigen mogelijk is.

In de periode van augustus 2006 tot januari 2007 is een parkeeronderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk op de bedrijventerreinen gedurende verschillende perioden. Uit dit onderzoek blijkt dat bedrijventerrein Develpoort een matige tot normale parkeerdruk kent. Binnen dit gebied is sprake van een hoogste bezetting van 32% op een donderdagnacht en 39% (donderdagavond). Overdag is sprake van een hogere parkeerdruk, namelijk 58%. Op bedrijventerreinen wordt ernaar gestreefd om het parkeren in het openbare gebied te beperken en bedrijven zoveel mogelijk op eigen terrein laten parkeren.

Voor wat betreft het woongebied in het midden van het plangebied is sprake van normale parkeerdruk. Dit percentage ligt namelijk 60% (donderdagavond). Overdag neemt dit percentage slechts met 3% af.

Bij nieuwbouw dient aan de hand van parkeernormen het benodigde aantal parkeerplaatsen te worden bepaald. De gemeente Zwijndrecht hanteert de parkeerkencijfers, zoals opgenomen in het CROW.

Algemeen genomen is binnen het plangebied geen sprake van een overdruk voor wat betreft parkeren. Wel dient bij toekomstige ontwikkelingen te worden voldaan aan de parkeernorm van de gemeente en moeten de meeste parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

### **Conclusie**

De bereikbaarheid voor het verkeer is binnen het plangebied goed te noemen. Er doen zich geen knelpunten voor in de verkeersafwikkeling en daarnaast is ook geen sprake van parkeerproblemen binnen het plangebied.

## **3.10 Economische uitvoerbaarheid**

Bij ontwikkelingen die middels het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is het noodzakelijk aan te tonen in hoeverre de beoogde plannen financieel haalbaar zijn en wie de risicodragende partij is. In dit kader is in afdeling 6.4 Wro bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen, indien een, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen, bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken indien de plankosten anderzijds zijn verzekerd bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Het onderhavige bestemmingsplan betreft een consoliderend plan. Hierin worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt en is er derhalve geen sprake van een bouwplan. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet vereist.

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

## **3.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Het concept ontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro opgestuurd naar verschillende overleginstanties. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de ontvangen reacties in deze paragraaf verwerkt. Hierna is het bestemmingsplan als ontwerpbestemmingsplan gereed gemaakt om het wettelijk geregeld traject te volgen. Dit traject is vastgelegd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Gedurende 6 weken heeft men de gelegenheid gekregen om zienswijzen tegen het bestemmingsplan in te dienen. Voorts is binnen de in de Awb gestelde periode, met in achtneming van eventueel ingediende zienswijzen, het plan door de gemeenteraad vastgesteld.

## HOOFDSTUK 4 JURIDISCHE PLAN OPZET

### 4.1 Algemeen

In dit bestemmingsplan wordt gestreefd naar de juridische vastlegging van de bestaande ruimtelijke en juridische functies binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is opgesteld als een globaal gedetailleerd plan. Voor dit bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van de landelijke richtlijn Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Hierin zijn verplichtingen opgenomen ten aanzien van de opbouw en presentatie van het bestemmingsplan. De landelijke richtlijn SVBP is opgenomen in de Wro. Daarnaast geldt per 1 oktober 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze wet introduceert nieuwe begrippen voor bestaande instrumenten, zonder deze (ingrijpend) inhoudelijk te wijzigen. Het bestemmingsplan is hiermee in lijn gebracht.

#### Planvorm

Het bestemmingsplan biedt voor de bestaande functies binnen het plangebied een conserverende planvorm. De gekozen planvorm maakt het mogelijk alle aanwezige functies binnen het plangebied te voorzien van een gedetailleerde bestemmingsregeling, waardoor de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied als zodanig kan worden beheerd en gerealiseerd.

#### Bestemmingsregeling

Vrijwel alle functies zijn apart bestemd of aangeduid, waardoor het direct mogelijk om met het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen) te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied gegeven zijn. In de bijbehorende regels zijn de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de gebruiksregels, alsmede de ontheffings- en wijzigingsbevoegdheden te vinden.

#### Bestemmingsvlakken

In het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van bestemmingsvlakken. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Het bouwvlak geeft hierbij aan waar hoofdgebouwen gebouwd mogen worden.

Binnen het plangebied is het beleid gericht op behoud van de bestaande hoofdfuncties, zoals de bedrijven en de woningen. In het bestemmingsplan zijn de bestaande bedrijven woningen daarom vastgelegd met respectievelijk de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Wonen'. De overige functies zijn eveneens binnen het bestemmingsplan opgenomen. In paragraaf 4.2 is per bestemming uitgewerkt welke functies hierin zijn opgenomen. Ook zijn er algemenere bestemmingen opgenomen zoals 'Groen', 'Water' en verschillende vormen van 'Verkeer'.

#### Aanduidingen

In de verbeelding is een onderscheid gemaakt in enkele verschillende aanduidingen. Een aantal functieaanduidingen is gebruikt om de gebruiksmogelijkheden binnen een bestemming of een gedeelte daarvan nader te specificeren. Het kan daarbij gaan om een nadere specificatie van de gebruiksmogelijkheden, een expliciete verruiming daarvan of juist een beperking.

Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken, worden bouwaanduidingen genoemd. Alle aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen en oppervlakten, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik, zijn maatvoeringsaanduidingen.

### 4.2 Planregels

#### 4.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

##### Begrippen (artikel 1) en Wijze van meten (artikel 2)

De begrippen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, worden in artikel 1 nader gedefinieerd. Bij toetsing van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel opgenomen definities van de begrippen. Naast begrippen zijn in het bestemmingsplan hoogte- en andere maten opgenomen die van belang zijn bij het bouwen van bouwwerken. Artikel 2 van de regels geeft een nadere omschrijving hoe de bedoelde maten gemeten moeten worden.

#### **4.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

##### **Artikel 3. Bedrijf**

Een groot gedeelte van het plangebied is bestemd als 'Bedrijf'. Het betreft hier een bestaand bedrijventerrein waarin geen ontwikkelingsmogelijkheden zijn opgenomen. Op basis van milieuzonering zijn bepaalde milieucategorieën binnen het plangebied toegestaan. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein enkele functies die niet direct passen binnen de gegeven bestemming. Om het huidige bestaand gebruik alsnog mogelijk te maken, zijn hiervoor aanduidingen opgenomen. Op het bedrijventerrein zijn uitsluitend bestaande bedrijfswoningen toegestaan.

##### **Artikel 4. Gemengd - 1**

De gebouwen die parallel aan het spoor liggen hebben de bestemming 'Gemengd - 1' gekregen. Op basis van het voorgaande vigerende bestemmingsplan was ter plaatse een veelvoud van verschillende functies mogelijk op deze locaties.

##### **Artikel 5. Gemengd – 2**

Ten noorden van het spoor is 1 perceel gelegen met de bestemming 'Gemengd – 2'. Deze bestemming is vigerend overgenomen van het bestemmingsplan Stadstuinen. Op deze locatie zijn bedrijven, kantoren, detailhandel en horeca (uitsluitend begane grond) toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding wonen zijn ook woningen toegestaan.

##### **Artikel 6. Groen**

Binnen het plangebied zijn structuurbepalende groengebieden opgenomen. Deze gronden zijn bestemd als 'Groen'. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, toegestaan. Om enige flexibiliteit in het bestemmingsplan te houden, is de mogelijkheid opgenomen om binnen de bestemming eveneens nutsvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen speelvoorzieningen en voet- en fietspaden aan te leggen. Daarnaast loopt door deze bestemming in het oosten van het plangebied nog een spoorlijn. Dit spoorlijn is niet meer in gebruik, maar nog wel aanwezig. De aanduiding 'spoorweg' is hiervoor opgenomen.

##### **Artikel 7. Horeca**

De bestemming 'Horeca' is van toepassing voor één horecavestiging binnen het plangebied. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is een onderscheid gemaakt in categorieën van horecabedrijven. De categorie-indeling is gebaseerd op basis van ruimtelijk relevante criteria zoals aard, omvang en parkeerdruk, dit in relatie tot overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In bijlage 2 behorende bij de regels is de Lijst van Horeca-activiteiten opgenomen. In de bestemmingsregeling is voorts aangegeven welke categorie het hoogst toelaatbaar is. Voor het bouwen is voorts bepaald dat uitsluitend gebouwd mag worden binnen het bouwvlak. Op de verbeelding is aangegeven tot welke bouwhoogte maximaal gebouwd mag worden.

##### **Artikel 8. Maatschappelijk**

Op de hoek van de Antoni van Leeuwenhoekstraat en de Hans Lipperheystraat is een school aanwezig. Dit is de enige maatschappelijke bestemming binnen het plangebied. Gebouwen mogen hier binnen het bouwvlak worden gebouwd tot maximaal de op de kaart aangegeven goot- en bouwhoogte.

##### **Artikel 9. Tuin**

In tegenstelling tot de achtererven en de meeste zijerven bij woningen zijn de voortuinen en delen van de zijtuin, behorende bij de woning, niet onder de bestemming 'Wonen' opgenomen, maar binnen de bestemming 'Tuin'. Binnen de bestemming Tuin mag, anders dan bij de bestemming 'Wonen', uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Hierbij geldt dat voor erfafscheidingen dat de maximale bouwhoogte maximaal 1 meter bedraagt. Indien de gronden meer dan 1 meter achter de voorgevellijn is gelegen, dan mag er tot maximaal 2 meter worden gebouwd. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter.

##### **Artikel 10. Verkeer**

Binnen het plangebied komen verschillende verkeerskundige functies voor. Dit betreft de snelweg, het spoor en de overige wegen. Dit artikel is gericht op de overige wegen. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn wegen, straten, wandel- en fietspaden toegestaan die voornamelijk gericht zijn op de afwikkeling van het doorgaand verkeer. Er zijn diverse aanduidingen opgenomen binnen 'Verkeer' om kruisende verkeersbestemmingen mogelijk te maken.



**Artikel 11. Verkeer – Railverkeer**

Binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' is een gedeelte van de spoorverbinding opgenomen tussen Rotterdam en Dordrecht. Ter plaatse zijn spoorwegen toegestaan. Om hier eveneens de andere kruisende verkeersbestemmingen mogelijk te maken, zijn ter plaatse aanduidingen opgenomen. Voorts is binnen deze bestemming ook het treinstation Zwijndrecht opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation' is het station toegestaan met bijbehorende, ondergeschikte, functies. Binnen deze bestemming is tevens toegestaan om geluidwerende voorzieningen te realiseren.

**Artikel 12. Verkeer – Rijksweg**

Aan de zuidzijde van het plangebied is de rijksweg A16 gelegen. Deze weg is gericht op de interregionale afwikkeling van het verkeer. Daarmee is dit gebied met name gericht op de afwikkeling van het doorgaand verkeer. Binnen de bestemming zijn eveneens geluidwerende voorzieningen toegestaan.

**Artikel 13. Water**

Het open water binnen het plangebied is opgenomen binnen de bestemming Water. Deze gronden genieten de bescherming op basis van de Keur en de Leggers van het Waterschap. Deze gronden zijn bedoeld voor de water aan- en afvoer, duikers, bruggen, dammen en steigers. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Voorts is ter plaatse van de Oude Maas de aanwezige bruggen aangeduid ten behoeve van het railverkeer en het autoverkeer. De bestaande bouwhoogten voor de bruggen zijn hierin toegestaan.

**Artikel 14. Wonen**

In het plangebied zijn op diverse locaties ook woningen aanwezig. De woonpercelen zijn opgesplitst in twee bestemmingen. De bestemming Tuin is aan de voorzijde van de woning opgenomen en bij sommige zij- en achtererven. De bestemming Wonen is opgenomen voor de woningen en de bijbehorende zij- en achtererven. Woningen dienen grondgebonden te worden gebouwd. Uitzondering hierop wordt gevormd door het flatgebouw aan de H. Kamerlingh Onnesstraat. Ter plaatse is de aanduiding 'gestapeld' opgenomen en is daarbij een maximale bouwhoogte opgenomen.

Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Op de kaart is bij de grondgebonden woningen aangegeven wat de maximale goot- en bouwhoogten zijn voor de woningen.

Binnen deze bestemming is daarnaast een aanduiding opgenomen voor garageboxen, namelijk de aanduiding 'garage'. Ter plaatse zijn alleen garages en bergplaatsen toegestaan. Op één locatie is voorts bij de woning tevens een bedrijf aanwezig. Dit bedrijf is op de kaart aangeduid met de aanduiding 'garage'.

**Artikel 15. Leiding – Riool**

In het plangebied is een rioolpersleiding gelegen. Deze leiding is aangegeven met de dubbelbestemming Leiding – Riool. Langs de leiding geldt een beschermingsstrook van 5 meter. Op deze gronden worden extra regels gesteld aan het bouwen en uitvoeren van werken ter bescherming van de aanwezige rioolleiding.

**Artikel 16. Leiding – Waterstof**

In het plangebied is een waterstoftransportleiding gelegen. Deze leiding is aangegeven met de dubbelbestemming Leiding – Waterstof. Langs de leiding geldt een beschermingsstrook van 3 meter. Op deze gronden worden extra regels gesteld aan het bouwen en uitvoeren van werken ter bescherming van de aanwezige waterstofleiding.

**Artikel 17. Waarde – Archeologie - 2**

Op basis van de archeologische verwachtingskaart is op de verbeelding het plangebied aangeduid met de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie - 2, 3, 4, 5 en 6. Op deze gronden worden extra regels gesteld aan het bouwen en uitvoeren van werken ter bescherming van de eventueel aanwezige archeologische waarden. Binnen de dubbelbestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de dubbelbestemming met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter. Daarnaast mogen gebouwen worden gebouwd binnen Waarde – Archeologie - 2 die maximaal 100 m<sup>2</sup> groot zijn, of maximaal 35 cm diep de grond ingaan, of waarbij geen heiwerkzaamheden nodig zijn. Bij grotere ingrepen dient eerst een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

Voorts is het vervangen, vernieuwen en veranderen van bestaande bebouwing mogelijk voor zover het oppervlakte niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Andere bouwwerken mogen alleen gebouwd worden indien de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de locatie voldoende is vastgelegd en de eventuele aanwezige archeologische waarde niet worden geschaad, of dat schade kan worden voorkomen door regels te verbinden aan de bouwvergunning, het doen van opgravingen of begeleiding door een archeoloog.

**Artikel 18. Waarde – Archeologie - 3**

Hetgeen omschreven staat bij Waarde – Archeologie - 2 is tevens van toepassing op deze dubbelbestemming. Echter binnen Waarde – Archeologie - 3 geldt een andere vrijstellingsgrens. Deze dubbelbestemming ligt op de Lindtsedijk, bij coupures / dijkdoorsnijdingen is archeologisch onderzoek naar de opbouw van de dijk noodzakelijk.

**Artikel 19. Waarde – Archeologie - 4**

Hetgeen omschreven staat bij Waarde – Archeologie - 2 is tevens van toepassing op deze dubbelbestemming. Echter binnen Waarde – Archeologie - 4 geldt een andere vrijstellingsgrens. Hierbinnen geldt namelijk een vrijstellinggrens voor bodemingrepen tot een diepte van 50 cm en een oppervlakte tot 500 m<sup>2</sup>. Bij grotere ingrepen dient eerst een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

**Artikel 20. Waarde – Archeologie - 5**

Hetgeen omschreven staat bij Waarde – Archeologie - 2 is tevens van toepassing op deze dubbelbestemming. Echter binnen Waarde – Archeologie - 5 geldt een andere vrijstellingsgrens. Hierbinnen geldt namelijk een vrijstellinggrens voor bodemingrepen tot een diepte van 50 cm en een oppervlakte tot 2.500 m<sup>2</sup>. Bij grotere ingrepen dient eerst een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

**Artikel 21. Waarde – archeologie – 6**

Hetgeen omschreven staat bij Waarde – Archeologie - 2 is tevens van toepassing op deze dubbelbestemming. Echter binnen Waarde – Archeologie - 6 geldt een andere vrijstellingsgrens. Hierbinnen geldt namelijk een vrijstellinggrens voor bodemingrepen tot een diepte van 50 cm en een oppervlakte tot 10.000 m<sup>2</sup>. Bij grotere ingrepen dient eerst een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

**Artikel 22. Waterstaat – Waterkering**

Deze dubbelbestemming is toegekend aan de hoofdwatgangen met bijbehorende keurzones zoals vastgelegd in de Keur en Leggers van het Waterschap Hollandse Delta. Er mag binnen deze bestemming pas gebouwd worden, ten behoeve van de onderliggende bestemming(en), nadat een omgevingsvergunning door het bevoegd gezag is afgegeven. Als regel is hier gesteld dat de beoogde voornemen het waterstaatsbelang niet onevenredig mag beschadigen.

**4.2.3 Algemene regels**

**Artikel 23. Anti-dubbeltelregel**

De regel is om te voorkomen dat mocht in het bestemmingsplan zijn bepaald, dat bij een gebouw een open terrein verplicht is, dat terrein nog eens meetelt bij de beoordeling van een aanvraag van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke verplichting wordt gesteld.

**Artikel 24. Algemene bouwregels**

*Overschrijding bouwgrenzen*

Dit artikel bevat een algemene regeling voor een geringe overschrijding van bouwgrenzen door ondergeschikte onderdelen van gebouwen. De overschrijding van de bouwgrenzen dient wel beperkt te zijn.

*Ondergronds bouwen*

In dit artikel is nog een regeling opgenomen over ondergronds bouwen. Voor het uitvoeren van ondergrondse werkzaamheden en werken, geen bouwwerken zijnde gelden geen restricties. Voor bouwwerken is bepaald dat ondergronds bouwen is toegestaan binnen het bouwvlak, met een maximale diepte van 3 meter. Ondergrondse bouwwerken tellen mee bij het berekenen van bebouwingspercentage of het maximaal te bebouwen oppervlakte.

*Bestaande maten*

Voorts is een regeling opgenomen om te voorkomen dat bouwwerken die legaal tot stand zijn gekomen, maar qua maatvoering niet geheel in overeenstemming zijn met het voorliggende bestemmingsplan, worden 'wegbestemd'.

*Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening*

Tot slot is een regeling opgenomen dat invulling geeft aan de afstemmingsbepaling tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan. Artikel 9 van de Woningwet regelt primair dat de bouwverordening buiten toepassing blijft voor zover deze niet overeenstemt met het desbetreffende bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan geen regels bevat ten aanzien van een onderwerp dat in de bouwverordening is geregeld, is de bouwverordening wel van toepassing, tenzij het bestemmingsplan anders bepaald.

Deze bepaling die in de regels is opgenomen is bedoeld als uitwerking van de laatste zinsnede. Hiermee wordt voorkomen dat de bouwverordening onbedoeld aanvullend werkt bij onderwerpen die in het bestemmingsplan bewust niet zijn geregeld, omwille de globaliteit. De betreffende onderwerpen staan in paragraaf 2.5 van de bouwverordening.

**Artikel 25. Algemene gebruiksregels**

Als algemene regel zijn bepaalde gebruiken opgenomen die in ieder geval strijdig zijn met het bestemmingsplan. Hierbij moet gedacht worden aan het gebruik van de gronden ten behoeve van stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval. Stalling en/of opslag van machines zoals voer-, vaar- of vliegtuigen die niet meer in gebruik zijn is binnen het plangebied niet toegestaan; een en ander met uitzondering indien sprake is van normaal gebruik van de bestemming. Tot slot mogen gronden en bouwwerken niet worden gebruikt of geëxploiteerd voor prostitutie of als een seksinrichting.

**Artikel 26. Algemene aanduidingsregels**

Naast het plangebied is een gezoneerd industrie aanwezig. Hierdoor is het niet mogelijk om zondermeer binnen die zonering geluidgevoelige functies te realiseren. De aanduiding 'geluidzone – industrie' is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Voorts bevindt zich in het bestemmingsplan een LPG - vulpunt. Deze hebben een veiligheidszone van 45 meter, waarbinnen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen worden gebouwd. Om aan te geven hoe ver deze veiligheidszone reikt is een aanduiding 'veiligheidszone – lpg' opgenomen.

**Artikel 27. Algemene afwijkingsregels**

Dit artikel is opgenomen om ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan met een algemene bevoegdheid mogelijk te maken. De regeling voorziet in een duidelijke begrenzing van het toepasbaar bereik van de afwijking.

**Artikel 28. Algemene wijzigingsregels***Algemeen*

In dit artikel wordt de mogelijkheid geboden aan burgemeester en wethouders om het plan te kunnen wijzigen. Wijzigingen kunnen betrekking hebben op de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen. Dit kan op basis artikel 3.6 Wro, waardoor het mogelijk is enige flexibiliteit in het plan aan te brengen. Het gaat hierbij om een bevoegdheid en houdt geen verplichting in. Deze bevoegdheid mag nadrukkelijk niet worden gebruikt om zodanig aanzienlijke wijzigingen van bestemmingen te bewerkstelligen, dat daarmee de essentie van het plan wezenlijk wordt veranderd.

*Waarde – Archeologie*

Over het gehele plangebied bevindt zich één van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie - 1', 'Waarde – Archeologie - 2', 'Waarde – Archeologie - 3' of 'Waarde – Archeologie – 4'. Deze dubbelbestemmingen zijn opgenomen op basis van de gemeentelijke beleidsadvieskaart archeologie. Het kan zijn dat uit nader onderzoek blijkt dat op een bepaalde locatie geen sprake is van archeologische waarden of dat archeologisch onderzoek niet meer als noodzakelijk wordt geacht. In zulke gevallen bestaat de mogelijkheid om het bestemmingsplan te wijzigen, om op die gebieden de dubbelbestemming te verwijderen.

**Artikel 29. Overige regels****Werking wettelijke regelingen**

In dit artikel is bepaald dat wettelijke regelingen waarnaar in de regels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan. Van de Afdeling bestuursrechtspraak van

de Raad van State (ABRS) mag een bestemmingsplan enkel en alleen worden gewijzigd volgens de vereiste procedure van de Wro. De Afdeling heeft er bezwaar tegen dat een plan impliciet gewijzigd kan worden. Met dit artikel wordt dit voorkomen.

#### **4.2.4 Overgangs- en slotregels**

##### **Artikel 30. Overgangsrecht**

Het overgangsrecht ten aanzien van het bouwen staat verwoord in artikel 21.1 Wro. Dit artikel is, rekening houdend met de terminologie uit de Wabo, één op één overgenomen in dit bestemmingsplan. Een bouwwerk dat op het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt aanwezig is dan wel planologisch mogelijk is, mag gedeeltelijk worden vernieuwd, veranderd of in het geval van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De aard van het gebouw mag hierbij niet veranderen en ook mag de omvang niet worden vergroot. Eventuele uitbreiding is slechts mogelijk met een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag.

Het tweede lid gaat in het gebruik van (on)bebouwde gronden en bouwwerken, dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit bestemmingsplan in werking treedt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Ander strijdig gebruik is niet toegestaan.

##### **Artikel 31. Slotregel**

Het laatste artikel van het bestemmingsplan betreft de slotregel, waarin de naam, zoals de regels aangehaald kunnen worden, is opgenomen.

### **4.3 Handhaving**

Door handhaving en toezicht controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. De gemeente heeft een beginselplicht tot handhaving. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het zo nodig toepassen van (bestuurs)rechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Zwijndrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen.

Zo handhaaft het college onder andere de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels, voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels, door het bouwtoezicht worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning( voor bijvoorbeeld bouwen of aanleggen), maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt.

#### **Hoe wordt gehandhaafd**

Op grond van de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten voor bestuursrechtelijke handhaving tot haar beschikking: last onder bestuursdwang en last onder dwangsom.

Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder, nadat deze eerst in de gelegenheid is gesteld dit zelf te doen. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan.

Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan tot (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit.

In het plangebied zal gehandhaafd worden op het illegale gebruik van bouwwerken en percelen en op de illegale bouw van bouwwerken. Verder zal er bij bouwen gecontroleerd worden op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen.

Naast bestuursrechtelijke handhaving is op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet op de economische delicten ook strafrechtelijke handhaving mogelijk bij het overtreden van het vergunningstelsel op grond van de Wabo of het handelen in strijd met het bestem-

mingsplan. In dit kader kunnen ook strafrechtelijke dwangmiddelen worden ingezet. In de praktijk zal eerst bestuursrechtelijk worden gehandhaafd, alvorens het strafrecht wordt ingezet. Privaatrechtelijke handhaving is aan de orde voor gronden waarvan de gemeente zelf eigenaar is. Tegen gebruik van deze gronden in strijd met gemeentelijke belangen zal de gemeente op grond van haar rechten als eigenaar optreden.



## **HOOFDSTUK 5 DE PROCEDURE**

### **5.1 Bestuurlijk overleg**

Hoewel de inspraakperiode voor dit bestemmingsplan wordt overgeslagen, wordt voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, het plan wel eerst naar overlegpartners gestuurd in het kader van de wettelijk geregelde vooroverleg, zoals is bepaald in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In totaal hebben vier instanties hun reactie gegeven op het concept ontwerpbestemmingsplan. Deze reacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Notitie vooroverlegreacties Corridor'. De reacties hebben geleid tot enkele aanpassingen van het bestemmingsplan. De volledige 'Notitie vooroverlegreacties Corridor' is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

### **5.2 Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende 6 weken, vanaf 21 februari 2013 tot en met 3 april 2013, ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is de mogelijkheid geboden om zienswijzen op het bestemmingsplan in te dienen. In totaal zijn 4 zienswijzen op het bestemmingsplan ingediend. De verwerking van de zienswijzen zijn in een aparte nota verwerkt. De nota is als bijlage 3 aan de toelichting toegevoegd.





## **HOOFDSTUK 6    BIJLAGEN**

- ▶ Bijlage 1: 'Notitie verantwoording groepsrisico';
- ▶ Bijlage 2: 'Notitie vooroverlegreacties Corridor'.
- ▶ Bijlage 3: 'Notitie Zienswijzen Corridor'.

