provincie ZUID HOLLAND

Ontwerp Inpassingsplan

bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

oranjewoud
Member of Antea Group

Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Nadat een meerderheid van de Tweede Kamer zich in 2007 heeft uitgesproken tegen de ontwikkeling van een bovenregionaal, havengerelateerd bedrijventerrein in de noordrand van de Hoeksche Waard, is onderzocht of er voor de korte termijn alternatieve locaties voorhanden zouden zijn. Hiervoor heeft het toenmalige Ruimtelijk Planbureau in 2007/2008 een nadere verkenning uitgevoerd. Voor de provincie was daarbij enerzijds van belang dat er ruimte gevonden moest worden voor de behoefte aan havengerelateerde bedrijvigheid op korte termijn en anderzijds dat deze bedrijvigheid blijvend voor Zuid-Holland behouden zal blijven. Uit genoemde verkenning bleek dat zich voor de korte termijn mogelijkheden voordeden op de locaties Westelijke Dordtse Oever (WDO) en Nieuw Reijerwaard.

Gezien het rijksbelang van de alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard zijn deze vormgegeven in een Randstad Urgent (RU) project. Doel van het project is te voorzien in de kortetermijn-behoefte aan 120 hectare (netto) havengerelateerd bedrijventerrein, voor de Rotterdamse regio en voor versterking van de Rotterdamse haven.

In 2009 zijn voor de locaties WDO en Nieuw Reijerwaard bestuursovereenkomsten getekend door alle betrokken partijen. Met de bestuursovereenkomsten hebben rijk, provincie en regiopartijen de handen ineen geslagen om de projecten te realiseren. Tevens heeft het Rijk Nieuw Reijerwaard opgenomen als project in de Crisis- en Herstelwet, waarmee zij het belang van spoedige realisatie van het bedrijventerrein benadrukt.

Op 1 januari 2012 is de Gemeenschappelijke Regeling Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard (GR) opgericht. In de GR werken de gemeenten Ridderkerk, Barendrecht en Rotterdam samen aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

1.2 Nut en noodzaak

Voorafgaand aan de realisatie van Nieuw Reijerwaard is uitgebreid onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van het bedrijventerrein. Er zijn diverse onderzoeken beschikbaar die aantonen dat er behoefte is aan logistieke bedrijvigheid aan de zuidkant van Rotterdam. Ter voorbereiding op de besluitvorming over de alternatieve locaties Hoeksche Waard heeft Buck Consultants International (BCI) onderzoek gedaan naar de vraag en het aanbod van ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid in de omgeving van Rotterdam. Daaruit bleek dat er tot 2020 behoefte is aan aanvullend aanbod van bedrijventerreinen. Aanvullend daarop heeft het (toenmalig) Ruimtelijk Planbureau (RPB) in samenwerking met het Centraal Planbureau (CPB) in 2007 onderzoek uitgevoerd. De Hoeksche Waard leek daarvoor de meest geschikte locatie. Toen echter deze optie verviel doordat een meerderheid van de Tweede kamer tegen ontwikkeling van deze locatie bleek, heeft het rijk gekozen voor de alternatieve locaties Westelijke Dordtse Oever (WDO) te Dordrecht en Nieuw Reijerwaard te Ridderkerk. Daarbij is uitgegaan van een zogenaamd laag economisch groeiscenario, waarbij nog voldoende vraag bleek voor met name logistieke bedrijvigheid.

In 2011 heeft onderzoeksbureau Ecorys een actualisatie van de ruimtebehoefte naar bedrijvigheid uitgevoerd. Conclusie is dat, zowel tot 2020 maar ook daarna, ruimte nodig is voor logistieke bedrijvigheid. In het lage economisch groeiscenario wordt tot 2020 een behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid voorzien van circa 400 hectare. Vanaf 2020 wordt een verdere behoeftevraag voorzien van nog eens circa 400 hectare. De grootste ruimtevraag wordt verwacht in de sector logistiek, waar ook Nieuw Reijerwaard voor wordt ontwikkeld. Het aandeel van de ruimtebehoefte voor de logistieke sector bedraagt circa 75% of meer van

de totale vraag naar bedrijventerreinen tot 2030.

Een actualisatie van het vraag-en-aanbod-onderzoek is in 2012 door onderzoeksbureau Ecorys uitgevoerd. Er blijkt in de komende periode nog steeds een substantiële uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in Groot-Rijnmond. Deze ruimtevraag doet zich zowel voor in de periode tot 2020 als tot 2030. De vraag komt voor een belangrijk deel uit de logistieke sector en is met name geconcentreerd op de linker maasoever. Er zal zelfs in het huidig economisch laagtij, een conservatieve inschatting van de vraag en een optimistische inschatting van de ontwikkeling van aanbod elders een tekort ontstaan aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Nieuwe Reijerwaard is het belangrijkste plan in de regio om het tekort op te vangen.

1.3 Provinciaal inpassingsplan

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro kent een aantal nieuwe planvormen, waaronder een zogenaamd 'Inpassingsplan'. Inpassingsplannen zijn bestemmingsplannen die kunnen worden vastgesteld door het Rijk of provincies wanneer sprake is van een nationaal of provinciaal belang. Een inpassingsplan maakt, zodra het juridisch werkt, deel uit van een gemeentelijk systeem van bestemmingsplannen.

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 23 februari 2011 de startnotitie voor het inpassingsplan voor het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard vastgesteld en daarmee de opdracht gegeven tot het opstellen van een inpassingsplan. De voorbereiding van het inpassingsplan is door Provinciale Staten in de startnotitie bij Gedeputeerde Staten neergelegd.

Waarom een inpassingsplan?

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen en betreft het grondgebied van de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht.

Op 21 december 2010 heeft de Stadsregio Rotterdam de provincie verzocht om het instrument inpassingsplan in te zetten voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. De reden tot dit verzoek vormt de urgentie van de aanleg van het bedrijventerrein, aangezien deze:

- onderdeel uitmaakt van het programma Randstad Urgent;
- past binnen de Crisis- en herstelwet;
- voorziet in de behoefte aan havengerelateerde bedrijventerreinen voor de Rotterdamse regio.

Op 11 januari 2011 hebben Gedeputeerde Staten besloten een inpassingsplan voor bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard op te starten. Conform de bestuursovereenkomst nemen de drie gemeenten de uitvoering voor hun rekening en de risico's op zich. De Stadsregio Rotterdam heeft de procesbegeleiding van de uitvoering voor haar rekening genomen gedurende de periode dat er nog geen Gemeenschappelijke Regeling (GR) was opgericht. Dit deed zij ook al, aangezien Nieuw Reijerwaard een uitvoeringsproject van het RR 2020 is. De provincie heeft de verantwoordelijkheid voor het inpassingsplan. De uitvoering hiervan wordt in nauw overleg met de betrokken gemeenten gerealiseerd.

1.4 Wettelijk kader

1.4.1 Relatie met de Wet ruimtelijke ordening

Per 1 januari 2010 is de digitale paragraaf van de Wro in werking getreden. Dit houdt in dat ruimtelijke instrumenten in digitale vorm beschikbaar moeten worden gesteld. Voorliggend inpassingsplan is digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar. Het plan kan op een eenvoudige manier worden uitgewisseld met andere overheden. De nieuwe digitale systematiek heeft weliswaar gevolgen voor het vertrouwde kaartbeeld en de opbouw van de planregels, maar sluit naadloos aan bij de in de toekomst aan een inpassingsplan te stellen eisen. Het inpassingsplan is opgesteld conform de eisen van de SVBP 2008. Het inpassingsplan wordt gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Het besluit zorgt voor versnelling van de besluitvorming en vermindering van bestuurlijke drukte. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Per 1 oktober 2012 is dit besluit aangevuld. Het bevat de onderwerpen mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

1.4.2 Relatie met Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. (gewijzigd 2011) wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, die m.e.r.-plichtig zijn (activiteiten genoemd in bijlage C van het Besluit-m.e.r) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (activiteiten genoemd in bijlage D van het Besluit-m.e.r).

Voor m.e.r.-plichtige activiteiten geldt, dat bij wet is bepaald, dat in het kader van de plan- en besluitvorming een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.
M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu', die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk / noodzakelijk zouden maken. Dit doet zij op basis van door de initiatiefnemer aangedragen informatie, verzameld in een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling.

Onder de grenzen van de (vormvaste) m.e.r.-beoordelingsprocedure geldt voor activiteiten op de D lijst van het Besluit m.e.r. een vormvrije m.e.r.- beoordeling waarin (als onderdeel van het ruimtelijk plan) gemotiveerd wordt dat ten gevolge van het besluit geen 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu' voor het milieu aanwezig zijn.

Ook indien uit een (vormvrije) m.e.r. beoordeling blijkt dat 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu' bestaan, dient alsnog een MER te worden opgesteld.

M.e.r. (beoordelings)plichtige onderdelen

Met een m.e.r. voor Nieuw Reijerwaard wordt invulling gegeven aan:

- Plan-m.e.r.-plicht voor biomassavergisting, vanwege met mogelijk maken van verwerking van meer dan 50 ton niet gevaarlijk afval per dag. Het inpassingsplan is kaderstellend voor de vergunningverlening van de biomassavergisting (Bijlage D, artikel 18.1 van het Besluit-m.e.r.);
- m.e.r.-beoordelingsplicht voor een industrieterrein (mogelijk maken industriële activiteiten, waaronder biomassavergisting) van meer dan 75 hectare (Bijlage D, artikel 11.3 van het Besluit-m.e.r.);
- m.e.r.-beoordelingsplicht voor het bedrijventerrein, dat wordt aangemerkt als een

stedelijk ontwikkelingsproject van meer dan 100 hectare bruto;
- vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het windpark, vanwege het planologisch mogelijk maken van een windpark van minder dan tien windturbines, danwel een windpark met gezamenlijk vermogen van minder dan 15 MW.

Om aan de diverse m.e.r.-(beoordelings)plichten te voldoen is gekozen om bij het inpassingsplan voor Nieuw Reijerwaard een MER op te stellen. Deze is als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen.

1.4.3 Relatie met de Crisis- en herstelwet

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze wet is gericht op de versnelling van projecten in het ruimtelijke domein, om de economische crisis en haar gevolgen te bestrijden en een goed en duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland te bevorderen. De wet voorziet in nieuwe / aangepaste procedures om zo doelgericht een bijdrage te leveren aan werkgelegenheid en duurzaamheid. Provinciale inpassingsplannen vallen onder de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet bevat twee categorieën maatregelen:

- tijdelijke maatregelen en bevoegdheden voor projecten genoemd in bijlage I (categorieën van projecten) en bijlage II (concreet benoemde projecten);
- wijzigingen van bijzondere wetten. Deze wijzigingen zijn voor alle projecten in het ruimtelijke domein van toepassing.

In bijlage I van de wet zijn de categorieën van gevallen benoemd waarop de tijdelijke maatregelen en bevoegdheden uit de wet van toepassing zijn. Onder 2.1 zijn de ontwikkeling en werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wro benoemd. Deze afdeling betreft de opstelling van inpassingsplannen door Rijk of provincie. Voorgaande betekent dat de tijdelijke maatregelen en bevoegdheden van toepassing zijn op onderhavig inpassingsplan.

Nieuw Reijerwaard valt onder de Crisis- en herstelwet (bijlage II, project 13). Dit houdt concreet in:

- geen advisering door de commissie voor de m.e.r.;
- geen verplicht alternatievenonderzoek.

In de ruimtelijke procedure voor Nieuw Reijerwaard wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de Crisis- en herstelwet biedt. Wel wordt het opgestelde MER ter advisering voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r.

1.5 Geldende bestemmingsplannen

De voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied zijn strijdig met de vigerende bestemmingsplannen. Het gaat achtereenvolgens om de volgende bestemmingsplannen:

Gemeente Barendrecht

- Dierenstein-Noord, Barendrecht ('94)
- Bedrijven Dierenstein '84, Barendrecht ('85)
- Bedrijven Dierenstein '81, Barendrecht ('81)
- Veiling-/ Bedrijfsterrein, Barendrecht ('76)

Gemeente Ridderkerk

- Landelijk Gebied 1972 (inclusief 4e en 5e herziening), Ridderkerk ('73)
- Veren Ambacht, Ridderkerk ('99)
- Rijsoord 1997, Ridderkerk ('99)

Onderhavig inpassingsplan vormt het juridisch-planologisch kader dat de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard mogelijk maakt.

1.6 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bevindt zich op het grondgebied van de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht. Het bedrijventerrein zelf komt op grondgebied van de gemeente Ridderkerk en wordt globaal begrensd door de:

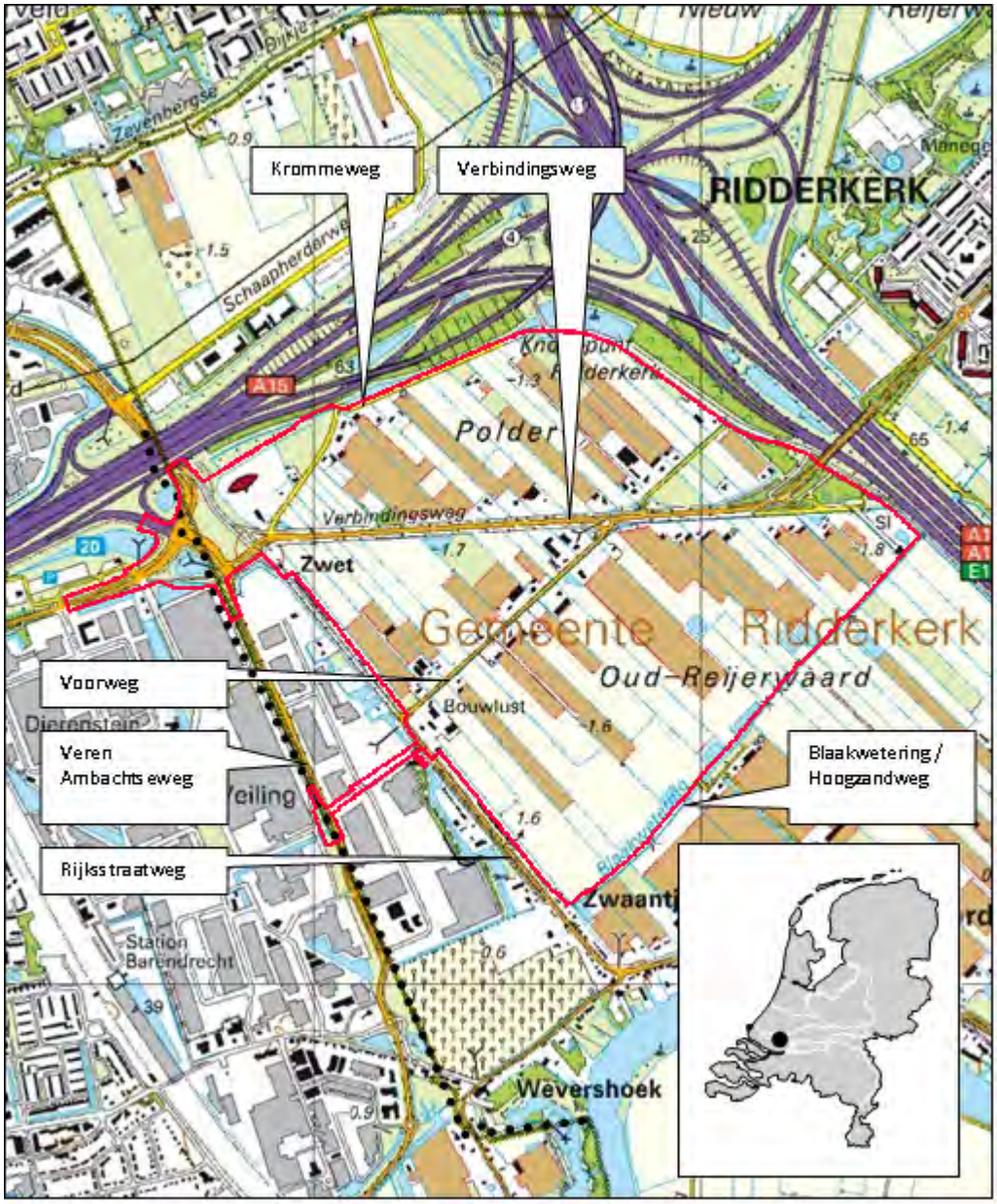
- Krommeweg aan de noordoost- en noordwestzijde;
- Rijksstraatweg aan de zuidwestzijde;
- Hoogzandweg / Blaakwetering aan de zuidoostzijde.

Aan de zijde van de Rijksstraatweg wordt een aansluiting op de Veren Ambachtseweg gerealiseerd die tevens onderdeel uitmaakt van het plangebied. Deze aansluitingen ligt gedeeltelijk binnen de gemeente Barendrecht.

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 150 hectare en bevat in de huidige situatie hoofdzakelijk (glas)tuinbouwbedrijven met bijbehorende bebouwing en gronden. In het plangebied bevinden zich verder een hotel / conferentiecentrum en enkele monumentale panden. Het gebied wordt doorkruist door de Voorweg en de Verbindingsweg. In figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.

1.7 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in Hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van het relevante algemene beleid van Rijk, provincie, Stadsregio en de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht. Hier wordt ingegaan op de beleidsmatige onderbouwing van Nieuw Reijerwaard en de aandachtspunten en randvoorwaarden uit het beleidskader. Vervolgens wordt in Hoofdstuk 3 de locatiekeuze voor Nieuw Reijerwaard onderbouwd. In Hoofdstuk 4 en Hoofdstuk 5 is respectievelijk de huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. In Hoofdstuk 6 wordt de MER verantwoording gegeven. In Hoofdstuk 7 worden de relevante milieuaspecten beschreven gevolgd door en beschrijving van de juridische planopzet in Hoofdstuk 8. Hierin wordt aangegeven op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling is vertaald in de juridische regeling. Hoofdstuk 9 Economische uitvoerbaarheid en Hoofdstuk 10 gaan over de uitvoering van het plan. Aan de orde komen respectievelijk de economische uitvoerbaarheid, handhaving en beheer en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.



Figuur 1: Ligging en begrenzing van het plangebied Nieuw Reijerwaard

Hoofdstuk 2 Beleidskader

In dit hoofdstuk is het ruimtelijk beleidskader van de verschillende overheidsinstanties beschreven dat betrekking heeft op de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard. Sectoraal beleid en wet- en regelgeving is weergegeven in Hoofdstuk 7, waarin de gebiedsaspecten zijn beschreven.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 - onder aanvaarding van een aantal moties - door de Tweede Kamer aangenomen en is begin 2012 in werking getreden.

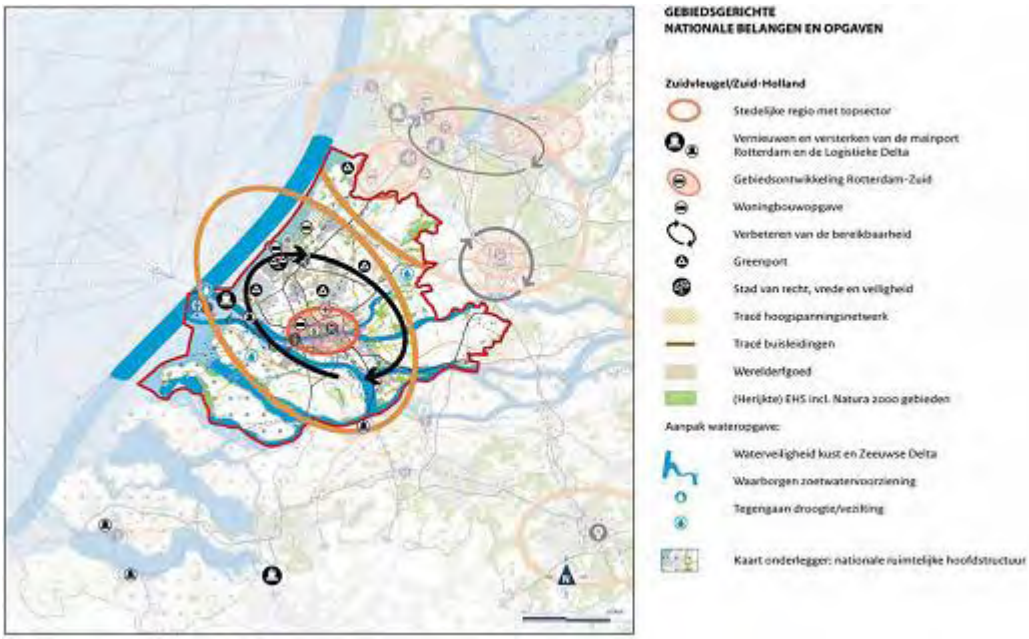
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt onder andere de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Voor Nieuw Reijerwaard houdt dit in dat de realisatie van Nieuw Reijerwaard samen met Westelijke Dordtse Oever (aangewezen als Randstad Urgent-project) wordt voortgezet. De economische aantrekkingskracht van de Zuidvleugel van de Randstad wordt hiermee verder versterkt.

In de structuurvisie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van de ruimtelijke ordening.

Het kabinet richt zich bij de verbetering van het vestigingsklimaat vooral op de regio's die zorgen voor de meeste economische groei. Dat zijn de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol (mainports), de toptechnologieregio zuidoost Nederland (brainport) en de greenports (tuinbouwclusters) Westland/Oostland, Venlo, Aalsmeer, Duin- en Bollenstreek en Boskoop.

De topsectoren - water, agro(logistiek) en food, tuinbouw, high-tech systemen en materialen, life sciences, chemie, energie, logistiek, creatieve industrie en hoofdkantoren - zijn geconcentreerd in stedelijke regio's, vooral rond deze mainports, de brainport en greenports. Het kabinet investeert samen met ondernemers en onderzoekers gericht in deze topsectoren.

De realisatie van Nieuw Reijerwaard met arbeidsintensieve logistieke en logistiek ondersteunende bedrijvigheid (hoofdzakelijk uit het agro-logistieke cluster) draagt bij aan de ambities voor de haven van Rotterdam (mainport) en de greenport Westland / Oostland.



Figuur 2: gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven; 'Zuidvleugel / Zuid-Holland'

Visie Agrologistiek

In de 'Visie Agrologistiek' heeft het Rijk de ambitie vastgelegd om te willen komen tot verbetering van de efficiëntie in de agro- en foodsector langs drie wegen. Op de eerste plaats door clustering van primaire productie, verwerking en distributie van agrarische producten en voedingsmiddelen. Ten tweede door clusters met elkaar te verbinden zodat aanvoer van grondstoffen en afvoer van producten gebundeld kunnen worden. Tenslotte door het beter regisseren, sturen en beheersen van goederenstromen.

Agroparken kunnen in dit verband een sleutelrol vervullen. Dit zijn ruimtelijke clusters van agrarische en niet-agrarische activiteiten. Dit concept biedt mogelijkheden voor het sluiten van kringlopen, het besparen van transport en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Ook wordt een transparante productiewijze mogelijk. De realisatie van Nieuw Reijerwaard geeft mede invulling aan deze ambitie.

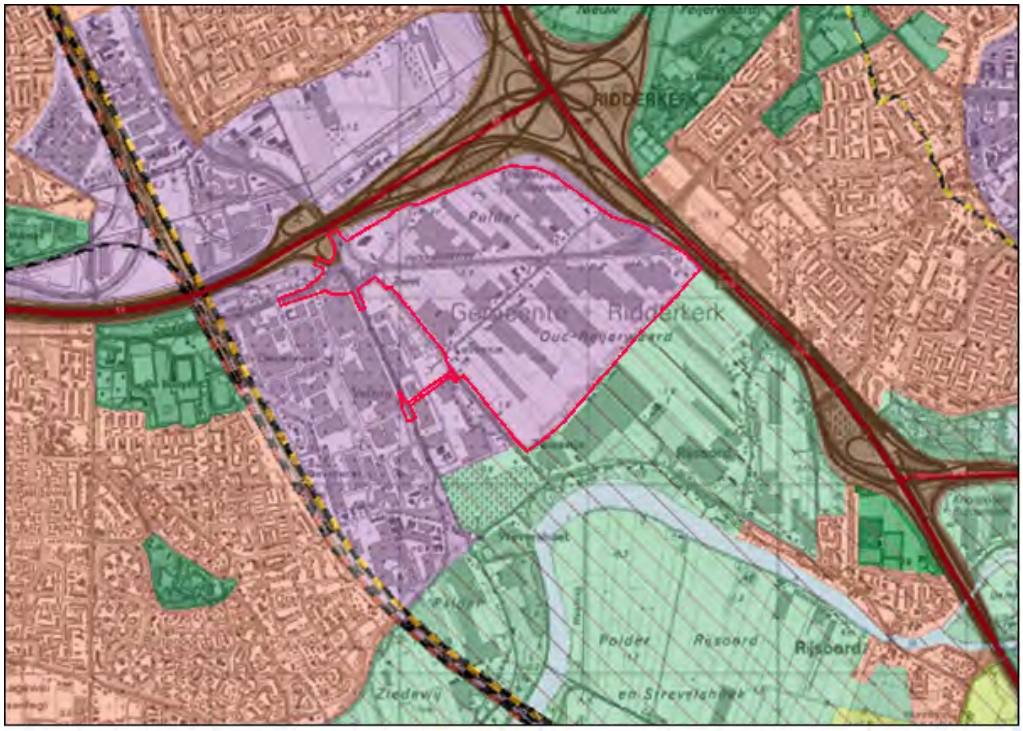
2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie Zuid-Holland

De Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' bevat de provinciale hoofdopgaven tot 2020 met de bijbehorende uitvoeringsstrategie en geeft een doorkijk naar 2040. In de Structuurvisie beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. Inmiddels is de Structuurvisie enkele keren herzien.

Op de kaart bij de Structuurvisie (zie figuur 3) is het plangebied aangeduid als 'bedrijventerrein'. De regels die daarvoor gelden zijn opgenomen onder het kopje 'Verordening ruimte'.

In de Structuurvisie is Nieuw Reijerwaard - samen met de Westelijke Dordtse Oever - als alternatief voor het voormalige transformatiegebied bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard aangeduid. Ook het Rijk steunt deze ontwikkeling en heeft financiële middelen toegezegd. De provincie zet in op de realisatie van de bestemmingswijziging voor deze terreinen. De locaties bieden ruimte voor bovenregionale bedrijvigheid voor de komende jaren. Met het bestemmen van zowel de Westelijke Dordtse Oever als Nieuw Reijerwaard tot bedrijventerrein vervalt de zoeklocatie bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Om de ruimte voor bedrijventerreinen optimaal beschikbaar te houden, zijn bedrijfswoningen uitgesloten.



Figuur 3: Uitsnede Structuurvisie Zuid-Holland met ligging plangebied

Nota Wervelender

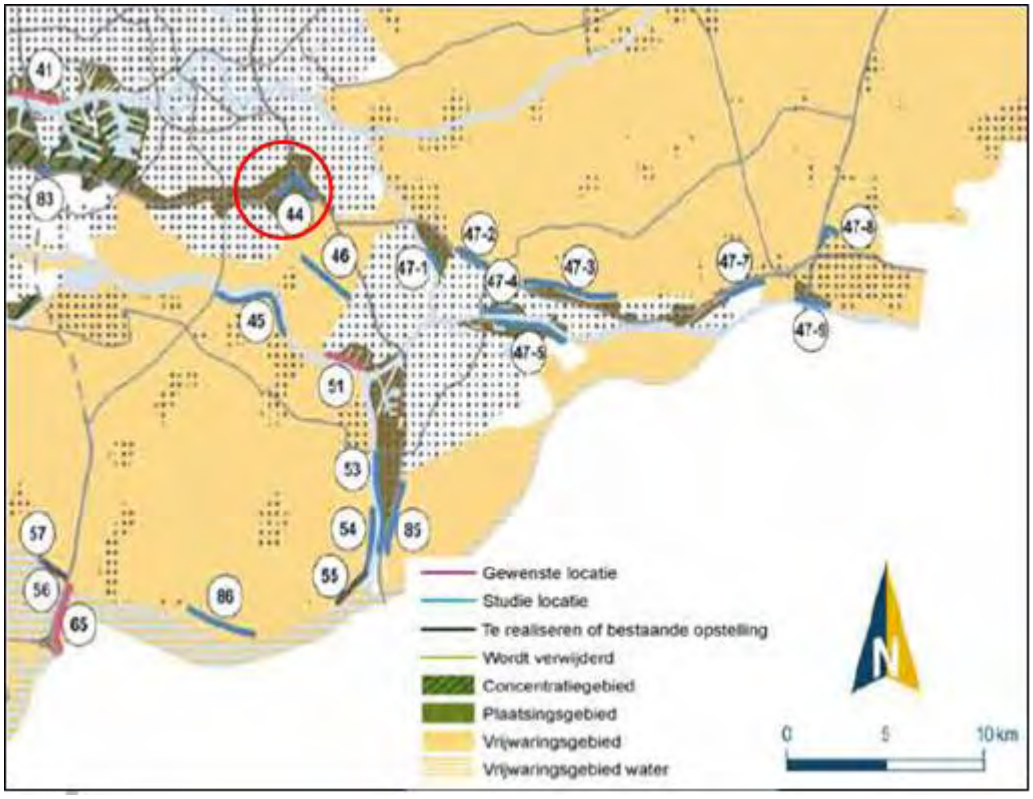
Op 26 januari 2011 hebben Provinciale Staten de Nota Wervelender vastgesteld. In de plaatsingsvisie van de Nota Wervelender, opgenomen in de provinciale Structuurvisie, staat waar de provincie plaatsing van windturbines gewenst vindt en waar niet. Naast technische haalbaarheid is het landschap uitgangspunt voor plaatsingsgebieden. Langs grote wegen, kanalen en spoorwegen en in industriële gebieden is de landschappelijke inpasbaarheid groot. De lijnopstelling van windturbines sluit aan bij bebouwingscontouren en economische dynamiek.

In de plaatsingsvisie staat een aantal grootschalige locaties, zoals het Rotterdamse havengebied en de randzone van Goeree-Overflakkee. Verdeeld over de provincie zijn er kleinere locaties, waarvan sommige nog in studie zijn. Het karakter van het landschap noodzaakt om sommige gebieden te vrijwaren, bijvoorbeeld nationale landschappen als het Groene Hart en de topgebieden cultureel erfgoed. Natuurwaarde is ook een criterium en op grond hiervan zijn de Natura 2000-gebieden en de contouren van de Ecologische Hoofdstructuur benoemd. In al deze gebieden willen Gedeputeerde Staten windenergie niet toestaan.

Op basis van de plaatsingsvisie heeft een integrale afweging van de locaties plaatsgevonden. Studielocaties zijn die locaties waar nog nader onderzoek nodig is. Gewenste locaties zijn in principe (milieu)technisch en ruimtelijk haalbaar en vanuit het standpunt van de provincie gewenst, maar moeten nog worden onderschreven door de betreffende gemeente.

Het gebied in de oksel van de A15 en A16 is in de Nota Wervelender aangewezen als studiegebied voor de plaatsing van windmolens (zie nummer 44 in figuur 4). Dit gebied maakt onderdeel uit van het plangebied.

Op grootschalige bedrijventerreinen is de inpasbaarheid van windturbines volgens de nota Wervelender groot. Met de wijziging van de bestemming in bedrijventerrein, passen zodoende ook windturbines volgens de visie binnen het plangebied.



Figuur 4: uitsnede kaart plaatsingsvisie windenergie (bron: Nota Wervelender)

Verordening Ruimte

In de Verordening Ruimte zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. Uiteraard gelden deze regels ook voor inpassingsplannen. De Verordening heeft betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van ruimtelijke plannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Het gaat daarbij vooral om het integrale ruimtelijke beleid dat is opgenomen in de provinciale structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsplan. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving, bijvoorbeeld het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de Wet geluidhinder en de Natuurbeschermingswet.

In de verordening zijn twaalf kaarten opgenomen met daarin de volgende aspecten.

- Bebouwingscontouren
- Concentratiegebieden
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS)
- Nationale landschappen
- Provinciale landschappen
- Kantorenlocaties
- Bedrijventerreinen
- Detailhandel
- Waterkeringen
- Veiligheidszonering
- Lucht en helihavens
- Molenbiotopen

Voor onderhavig inpassingsplan zijn vooral de regels omtrent 'bedrijventerreinen' van toepassing. De regels hiervoor uit de Verordening luiden:

SER-ladder voor nieuwe bedrijven- en zeehaventerreinen

Voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu is de beschikbaarheid van een op de vraag afgestemd areaal bedrijventerreinen een belangrijke randvoorwaarde. Behoud van (binnenstedelijke) bedrijvigheid staat voorop, al dan niet gelegen op bedrijventerreinen. De

afstemming tussen vraag en aanbod vindt plaats door intensiveren, innoveren en herstructureren van bestaande en geplande bedrijventerreinen.

In het kabinetsbesluit van 25 maart 2008 waarmee het kabinet heeft gekozen voor de ontwikkeling van de alternatieve locaties Hoeksche Waard (Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever), is aangegeven dat de SER-ladder is toegepast. Dit is gebaseerd op onderzoek dat is gedaan door het Centraal Plan Bureau (CPB) in samenwerking met het (destijds) Ruimtelijk Plan Bureau (RPB): "Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard" (2007). Daarin is de volgende passage opgenomen: "Alleen een beleidscenario dat uitgaat van een ingrijpende herstructurering (herprofilering), kan een serieus alternatief vormen voor het terrein in de Hoeksche Waard. De kosten van deze beleidsvariant zijn zeer hoog. Bovendien moet de ruimtewinst genuanceerd worden: niet alle nieuwe ruimte zal geschikt zijn voor droge logistiek en het zal moeilijk zijn deze ingrijpende herstructureringsoperatie vóór 2020 te realiseren. Verder overlapt deze ruimte waarschijnlijk voor het grootste deel met het aanbod dat impliciet al in de behoefteramingen is verwerkt. Tenslotte is er soms maatschappelijke (en politieke) weerstand tegen een logistieke functie op een herstructureringslocatie, omdat een terrein dat met veel geld is opgeknapt, gebruikt wordt voor 'dozen en gestapelde containers'. Herstructurering is daarom waarschijnlijk geen serieus alternatief voor de Hoeksche Waard."

Uitsluiten bedrijfswoningen

Om de ruimte voor bedrijventerreinen optimaal beschikbaar te houden, zijn bedrijfswoningen uitgesloten. Er is geen noodzaak meer voor bedrijfswoningen door de moderne communicatie- en beveiligingsmiddelen.

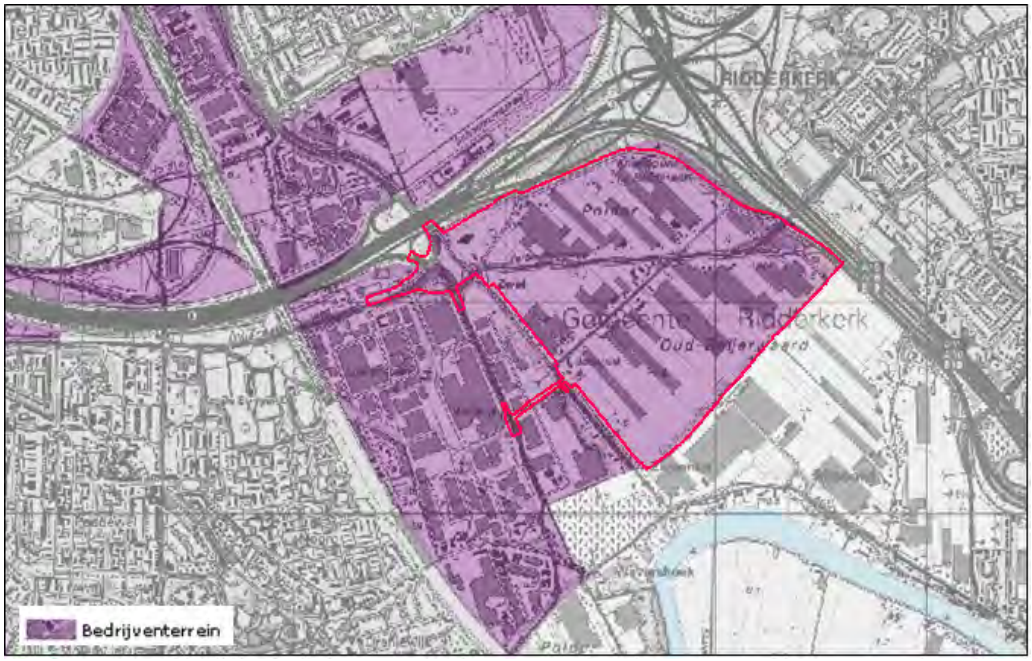
Hoogst mogelijke milieucategorie

Bestemmingsplannen/inpassingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen die mogelijk zijn op grond van een onherroepelijk bestemmingsplan/inpassingsplan of de provinciale structuurvisie.

Afwijkingsmogelijkheid na regionale afstemming

Afwijking van de eis dat in een inpassingsplan voor een bedrijventerrein de hoogste mogelijke milieucategorie moet worden toegelaten, is mogelijk indien in regionaal verband afspraken zijn gemaakt over het voorzien in voldoende ruimte voor bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie die mogelijk zou zijn op het bedrijventerrein.

In onderhavig inpassingsplan is aangesloten bij de uitgangspunten uit de Verordening ruimte. Zo worden geen bedrijfswoningen toegestaan en wordt het principe van inwaarts zoneren toegepast. Nieuw Reijerwaard is bestemd voor met name agrologistieke (havenondersteunende) bedrijvigheid. De Westelijke Dordtse Oever is meer bedoeld voor havengerelateerde bedrijvigheid in de zwaardere milieucategorieën (geluidzoneringsplichtige bedrijven).



Figuur 5: uitsnede Verordening ruimte, kaart 'Bedrijventerreinen'

Per 29 februari 2012 is de Verordening ruimte aangepast. Voor nieuwe ontwikkelingen is lid 7 aan artikel 2 toegevoegd. Hierin is de verplichting opgenomen dat in het kader van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een beeldkwaliteitparagraaf opgesteld dient te worden in de toelichting van het ruimtelijk plan. In § 5.2 wordt naast het stedenbouwkundig plan ingegaan op de beeldkwaliteit.

Gebiedsvisie Deltapoort

Op 2 februari 2012 is de gebiedsvisie Deltapoort vastgesteld door de stuurgroep Deltapoort. Rijk, provincie, gemeenten en waterschap hebben hiermee hun visie op de gewenste ontwikkeling tot 2025 gegeven. De visie is het resultaat van een gebiedsgerichte benadering die recht doet aan de diversiteit in het gebied en duidelijkheid biedt over de te volgen nieuwe koers.

Centraal staat de doelstelling om samen te werken aan de kwaliteitsverbetering en de concurrentiepositie van het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht. Met deze visie wordt gevolg gegeven aan de opdracht van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel om de ruimtelijke kwaliteit en het vestigingsklimaat te verbeteren.

Het gebied heeft, door ondermeer versnippering en verrommeling, de afgelopen decennia aan kwaliteit ingeboet. Ongecoördineerde ruimtelijke ontwikkeling uit het verleden is daar voor een belangrijk deel debet aan. De visie onderschrijft het belang dat stad en land in Deltapoort fysiek, economisch en sociaal beter met elkaar worden verbonden. Het streefbeeld voor Deltapoort in 2025 is dat dit gebied aantrekkelijker is geworden om te wonen, te werken en te ontspannen. Onderdeel van de nieuwe koers is ondermeer de ambitie voor het ontwikkelen van het routenetwerksysteem. Waarbij een toegankelijk landschap, dat veelal in particulier bezit is, ontsloten wordt door een uitgebreid en divers routesysteem.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de onderscheiden themagebieden vragen om een zorgvuldige inpassing afgestemd op de benoemde kernkwaliteiten. De sfeer het karakter de fysieke mogelijkheden en de ontwikkelpotentie verschillen per themagebied.

Bij de ontwikkeling van nieuwe activiteiten verdient met name de kwaliteit van de (landschappelijke) inpassing van projecten meer aandacht.

Voor het gebied Nieuw-Reijerwaard is de ambitie vanuit Deltapoort om te sturen op kwalitatieve ontwikkeling van de randen, de ontsluiting via de IJsselmondse knoop en de

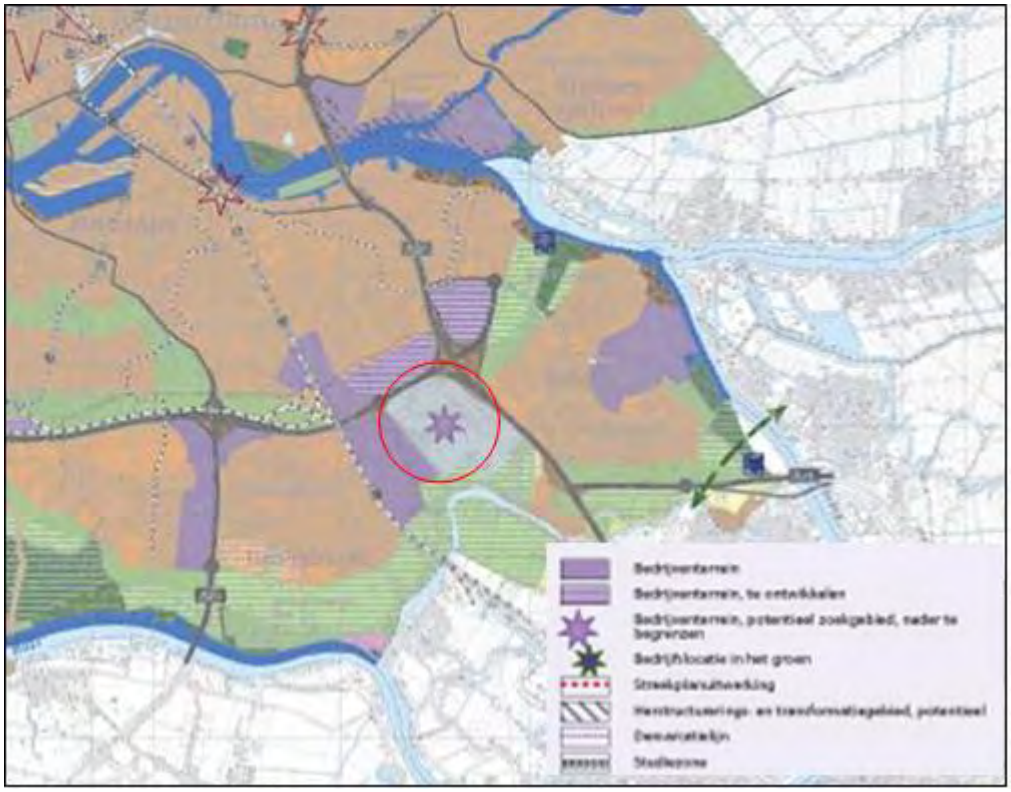
goede aansluiting met de A15/A16 met bijzondere aandacht voor de langzaamverkeerroutes. De nadruk ligt op het tegengaan van versnippering en het creëren van een groene overgang en aansluiting met de bebouwing langs de Rijksstraatweg. Bovendien wordt is het de ambitie om de mogelijkheid te bieden om glastuinbouw te vestigen bovenop de bedrijven.

Figuur 6: uitsnede gebiedsvisiekaart Deltapoort

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, kortweg RR2020, bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bestemd voor de periode tot 2020. De kern van het RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. De regio behoort tot de dichtstbevolkte gebieden van Europa en vormt de leefomgeving van ruim een miljoen mensen. Tegelijk is het gebied als deel van de delta een economische motor voor Nederland en kent het ecologische en landschappelijke waarden die de regio zelf overstijgen.

Het plangebied is op de plankaart RR2020 (zie figuur 7) aangeduid als een potentieel zoekgebied voor nieuwe bedrijvigheid. Binnen het plangebied worden - naast gespecialiseerde glastuinbouwbedrijven - mogelijkheden geboden voor andersoortige bedrijven. Deze bedrijventerreinontwikkeling dient aangestuurd te worden op basis van een samenhangend ontwikkelingsconcept voor alle bedrijventerreinen in het gebied van Ridderster. Het RR2020 maakt de ontwikkeling van agrologistieke bedrijvigheid mogelijk, die regionaal is afgestemd en vastgelegd in de Bestuursovereenkomst.



Figuur 7: uitsnede plankaart Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en Samenwerkingsagenda

De Netwerkanalyse Zuidvleugel geeft een regionale uitwerking aan de afspraak in het Nationaal Mobiliteitsberaad om, als uitvloeisel van de Nota Mobiliteit en de provinciale, regionale en gemeentelijke mobiliteitsplannen, voor de 11 stedelijke netwerken gezamenlijk een netwerkanalyse op te stellen. In de netwerkanalyse geven de samenwerkende overheden (rijk en regionale partners) aan hoe zij het regionale bereikbaarheidsvraagstuk in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen willen aanpakken. Het doel van de analyse is te komen tot een maatregelenpakket en prioritering gericht op de verbetering van de regionale bereikbaarheid waar alle partijen hun bijdrage aan leveren.

Opgave voor de Zuidvleugel

De economische groei en de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel staan onder druk. De aantrekkelijkheid van de Zuidvleugel voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin deze toegang hebben tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven gebruik kunnen maken van agglomeratievoordelen. Dat stelt tevens hoge eisen aan de beschikbaarheid en de bereikbaarheid van de arbeidsmarkt. De opgave voor de Zuidvleugel is om potenties te benutten en uit te gaan van de sterktes van het gebied en tegelijkertijd de problemen aan te pakken. De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid leveren immers niet alleen voordelen op, maar resulteren ook in verkeers- en vervoersknelpunten. Deze knelpunten moeten in samenhang met ruimtelijk-economische ontwikkelingen worden bekeken, zodat een integrale afweging mogelijk is.

De ontwikkeling van de mobiliteit en de belasting van de beschikbare infrastructuur zijn dusdanig dat alle beschikbare oplossingsstrategieën moeten worden ingezet om de vitale functies van de Zuidvleugel bereikbaar en de economische concurrentiepositie op peil te houden. In het kader van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is onderzoek uitgevoerd naar de aansluiting van het bedrijventerrein op de omliggende infrastructuur. De uitkomsten van dit onderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 5.

Masterplan Rotterdam Vooruit (MIRT-verkenning Regio Rotterdam en Haven)

In de MIRT-verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar', kortweg Rotterdam Vooruit, wordt gestreefd naar een duurzame bereikbaarheid van de regio Rotterdam. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.

Het doel van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit is onder andere te komen tot een gedragen beeld van de problematiek, de belangrijkste opgaven en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio in de periode tot 2040 met multimodaliteit (auto, OV en fiets), integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt. Bij de verkeerskundige onderbouwing in het kader van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard heeft deze doelstelling centraal gestaan. In hoofdstuk 5 is beschreven welke verkeerstechnische maatregelen worden genomen om het bedrijventerrein op de omliggende infrastructuur aan te sluiten. Daarbij wordt tevens bekeken in hoeverre knelpunten in de bestaande bereikbaarheidsproblematiek kunnen worden opgelost.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Ridderkerk

De raad van de gemeente Ridderkerk heeft op 29 juni 2009 de Ruimtelijke Structuurvisie 2020-2030 vastgesteld. De Structuurvisie moet richting geven aan een aantal belangrijke keuzes voor de toekomst van de gemeente op het gebied van ruimte, voorzieningen en mobiliteit. Onderstaand zijn de beleidsuitgangspunten opgenomen, die betrekking hebben op de bedrijventerreinontwikkeling Nieuw Reijerwaard.

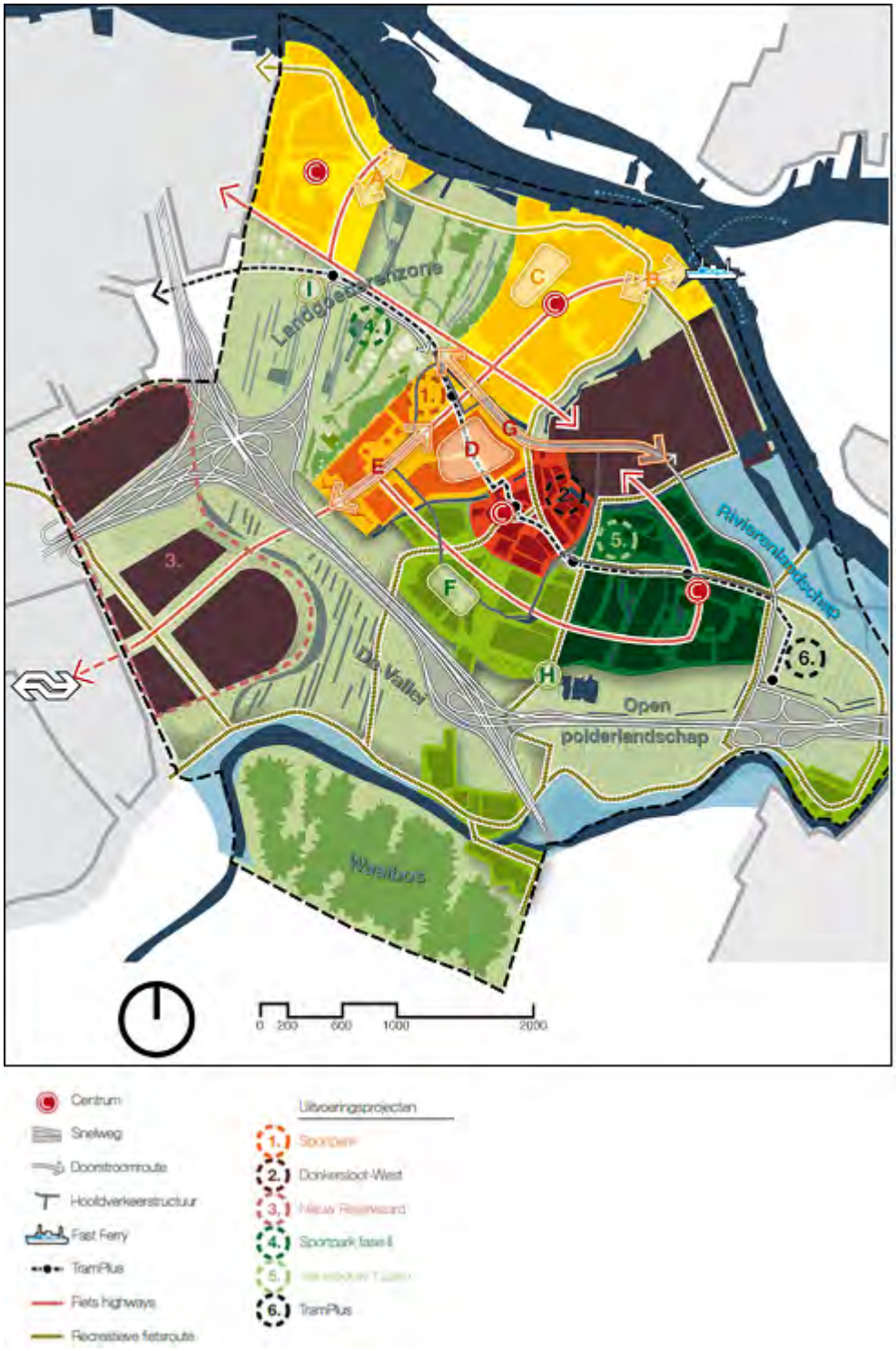
De omgeving van het verkeersknooppunt Ridderster is een belangrijk ontwikkelingsgebied voor Ridderkerk en de gehele regio. Het bestaat uit drie deelgebieden, Cornelisland, Nieuw Reijerwaard en Bolnes-Zuid. Ridderkerk kiest voor bedrijventerreinontwikkeling in Nieuw Reijerwaard en in Cornelisland. De planvorming voor Cornelisland is in volle gang. Bolnes-Zuid krijgt een overwegend groene invulling, er komt geen (regionaal) bedrijventerrein.

In Nieuw Reijerwaard wordt een grootschalige uitbreiding van het Agro-logistieke complex gerealiseerd. In het Ruimtelijk Plan voor de Rotterdamse Regio (RR2020) is het gebied als zodanig aangewezen. In de gemeenteraad is in oktober 2008 besloten om Nieuw Reijerwaard

te ontwikkelen voor het AGF-cluster. Hierbij moet worden voldaan aan een aantal condities:

- De bedrijvigheid moet voldoen aan het 'Agro-logistieke' profiel. Meer werkgelegenheid en arbeidsintensieve sectoren worden nagestreefd. Reguliere logistiek en distributie zijn hier niet gewenst.
- De omvang moet realistisch zijn gezien de doelstellingen: uitplaatsing en vergroting van de bestaande werkgelegenheid op Dierenstein/Verenambacht.
- De ontwikkeling moet samengaan met kwaliteitsverbetering op de bestaande bedrijventerreinen: duurzaamheid in de breedste zin van het woord.
- Een goede landschappelijke inpassing en verbetering van de leefkwaliteit rondom het complex zijn essentieel. Veel aandacht gaat uit naar een goede landschappelijke inpassing aan de zijde van Rijksstraatweg en de overgang naar het zuidoostelijke landschap. Dit sluit aan bij het Integratiekader Deltapoort.
- De optimalisering van de IJsselmondse knoop is een voorwaarde voor deze ontwikkeling.
- Een goede verbinding voor langzaam verkeer en het openbaar vervoer tussen Ridderkerk, Nieuw Reijerwaard en Stedenbaanstation Barendrecht is noodzakelijk.

Met het vervallen van de Hoeksche Waard als locatie voor de ontwikkeling van een bovenregionaal havengerelateerd bedrijventerrein, is Nieuw Reijerwaard - samen met Westelijke Dordtse Oever - aangewezen als alternatieve locatie om deze bedrijvigheid op te vangen. Er zijn daarmee andere inzichten ontstaan met betrekking tot de functionele invulling van Nieuw Reijerwaard dan in de structuurvisie vastgelegd. De overige uitgangspunten uit de structuurvisie blijven onverminderd van kracht.



Figuur 8: plankaart Structuurvisie Ridderkerk

Structuurvisie Barendrecht

Op 2 juli 2012 heeft de gemeenteraad van Barendrecht de Structuurvisie Barendrecht vastgesteld. De visie van de gemeente Barendrecht, zoals benoemd in deze structuurvisie sluit aan bij de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard. De Dierensteinweg is een herkenbare entree voor Barendrecht. De ontwikkelruimte in Barendrecht is beperkt. Het bestaande bedrijventerrein BT-Oost komt in aanmerking voor verdere ontwikkeling en herstructurering. De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard, als uitbreiding van het – in Barendrecht aanwezige

– agricluster, wordt ondersteund.

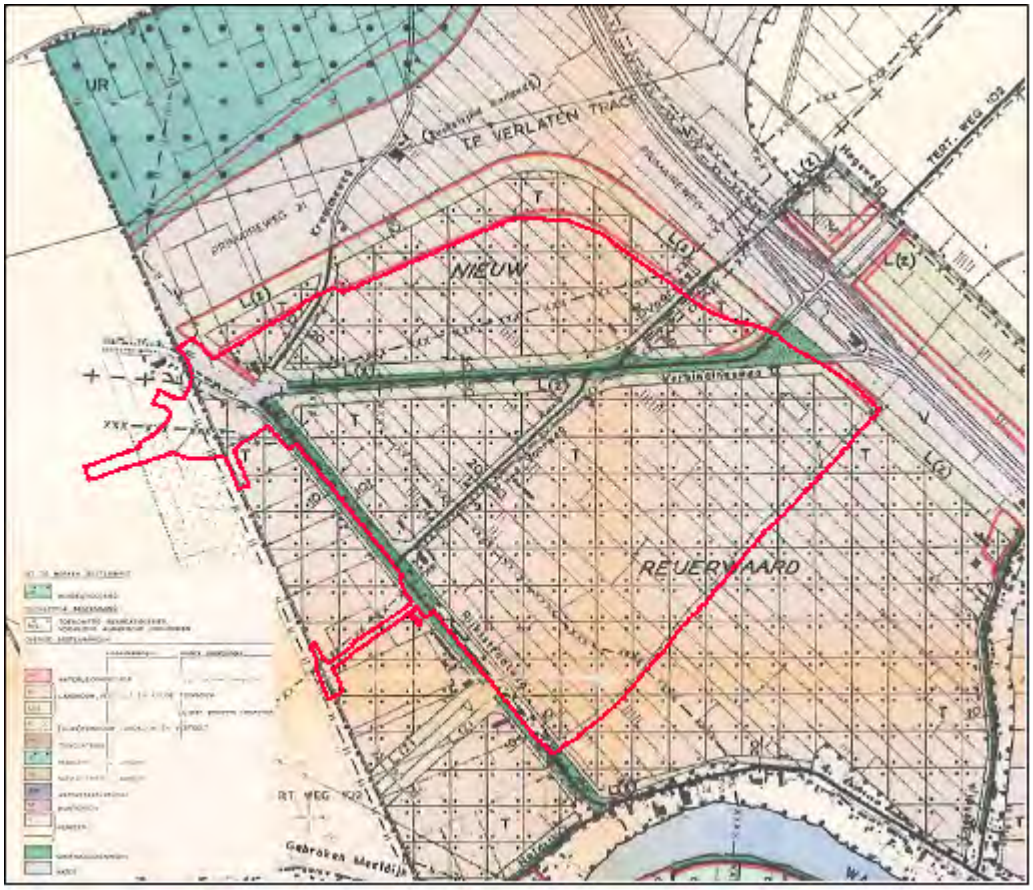
Vigerende bestemmingsplannen

Landelijk Gebied, gemeente Ridderkerk

Voor het grootste deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied' van de gemeente Ridderkerk. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 8 september 1972 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 17 oktober 1973. Binnen het bestemmingsplan heeft het plangebied grotendeels de bestemming '(glas)tuinbouw, landbouw en veeteelt'. Ook nieuwe loonbedrijven zijn binnen dit plan mogelijk via een wijzigingsbevoegdheid.

Voor het terrein van het hotel / conferentiecentrum geldt het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied, 5e herziening' van de gemeente Ridderkerk. Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 29 november 1999 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 juli 2000.

Gezien de strijdigheid met en gedateerdheid van het vigerende plan is met onderhavig inpassingsplan een passend juridisch-planologisch kader voor Nieuw Reijerwaard opgesteld.



Figuur 9: plankaart bestemmingsplan 'Landelijk Gebied', gemeente Ridderkerk

In figuur 10 is een overzicht opgenomen met de vigerende plannen in en om het plangebied.

Figuur 10: vigerende bestemmingsplannen in en om het plangebied

2.4 Conclusie beleidskaders

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard past binnen de vigerende beleidskaders. Het beleid is erop gericht om Nieuw Reijerwaard snel als alternatief voor het bedrijventerrein in de Hoekse Waard te ontwikkelen. De realisatie van 96 hectare bedrijventerrein in Nieuw Reijerwaard is van groot belang om op korte termijn te voorzien in de behoefte aan havengerelateerde bedrijventerreinen voor de Rotterdamse regio. De aanleg van het terrein is één van de projecten van de Crisis- en herstelwet die het Rijk heeft opgesteld, om de gevolgen van de crisis te bestrijden.

Hoofdstuk 3 Locatiekeuze

In onderhavig hoofdstuk wordt kort ingegaan op de locatiekeuze en de onderbouwing van het nieuwe bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

De aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein in de vorm van een agrologistiek cluster laat zich op hoofdlijnen samenvatten door:

- De beschikbaarheid van een breed en diep assortiment aan groenten en fruit;
- De beschikbaarheid van gekwalificeerde medewerkers en de nabijheid van dienstverlenende bedrijven die op afroep diensten kunnen leveren die nodig zijn om de klanten snel te kunnen beleveren;
- Een goede ligging, bereikbaarheid en infrastructuur;
- Goede parkeervoorzieningen;
- De prijs van de locatie;
- De toekomstige mogelijkheden om uit te breiden.

De locatie Nieuw Reijerwaard sluit aan bij het bestaande agrologistieke cluster in de regio Barendrecht / Ridderkerk en kan goed worden ontsloten op de omliggende infrastructuur. Dit zijn de voornaamste redenen voor de locatiekeuze voor Nieuw Reijerwaard. Dit hoofdstuk beschrijft de keuze van het plangebied als meest geschikte vestigingsplaats voor het agrologistieke bedrijventerrein aan de hand van bovenstaande punten.

Beschikbaar assortiment en handelsstromen

Het plangebied ligt midden in een teeltgebied met een breed assortiment aan producten van de Nederlandse glastuinbouw, de vollegrondstuinbouw en fruit. Ook de nabijheid van Lansingerland en Westland als belangrijke glasgroenteteelt gebieden versterkt de toch al goede beschikbaarheid van een breed assortiment aan groenten en fruit. De locatie ligt gunstig ten opzichte van de importstromen die steeds meer via de Rotterdamse haven Europa binnen komen.

De Rotterdamse haven wil de Merwedehaven op termijn sluiten ten gunste van onder andere woningbouw en de activiteiten verplaatsen naar twee of meer locaties die op de zuidoever liggen. Dat zijn de Tweede Maasvlakte voor grote containerschepen (longsea) en de Eem-Waalhaven voor kleinere schepen (shortsea). Freshport Rijnmond komt daarmee relatief gunstig te liggen voor de importproducten in vergelijking met andere bedrijventerreinen in Zuid?Holland.

Grote (glasgroente) telers leveren in toenemende mate rechtstreeks aan de eindafnemers, veelal de distributiecentra van de supermarktorganisaties, die zelf voor de verdere logistiek zorgen naar de supermarkten. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor de behoefte aan bedrijfsruimte van de handel, met name voor handelsbedrijven die in de nabijheid van de glastuinbouwbedrijven liggen zoals in Lansingerland en Westland. In Barendrecht/Ridderkerk worden veelal mixladingen samengesteld die rechtstreeks naar de supermarkten kunnen worden vervoerd. Zij zijn sterker gerelateerd aan de import en re?export functie.

Freshport Rijnmond scoort hoog op de breedte en diepte van het assortiment. Ook de grootte van het bedrijventerrein en het aantal bedrijven zorgt ervoor dat er altijd wel een collega-handelaar is die een tekort aan product snel kan aanvullen. Dat is een belangrijk gegeven, omdat de supermarktorganisaties het voorraadbeheer bij voorkeur bij de toeleverancier leggen. Just-in-time levering wordt steeds belangrijker.

Op moment van aanleg van Nieuw Reijerwaard dienen de onderlinge verbindingen tussen de terreinen goed te zijn geregeld. Immers afstanden van meer dan één of enkele kilometers zijn niet gemakkelijk meer met lokale transportmiddelen te organiseren, en dan vervalt een deel van het voordeel van een lokale cluster.

Medewerkers en toeleverende bedrijven

Het bedrijventerrein in Barendrecht/Ridderkerk is reeds het grootste gespecialiseerde AGF-cluster in Nederland, met een groot aantal dienstverlenende bedrijven die elkaar versterken. Zo zijn er verpakkers of bewerkers van groenten en fruit op het terrein te vinden, is er koelcapaciteit, pallethandel etc. Freshport Rijnmond is in vergelijking met andere bedrijventerreinen in het voordeel.

Op het bedrijventerrein werken ruim 5.000 mensen, waarvan in toenemende mate ook goed geschoolde medewerkers. Door de concentratie van veel bedrijven is het beschikbaar zijn van voldoende hoog- en laagopgeleid personeel minder eenvoudig, zeker gezien de grote werkgelegenheid in de Rotterdamse haven. Barendrecht/Ridderkerk is vanouds een teeltgebied met relatief veel medewerkers met een traditie in de sector.

De te genereren arbeidsplaatsen op Nieuw Reijerwaard kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de behoefte aan arbeidsplaatsen met een lager opleidingsniveau. Met name in Rotterdam-Zuid is sprake van een hoge werkloosheid onder inwoners met geen of een lage arbeidskwalificatie.

Ligging, ontsluiting en infrastructuur

Het bedrijventerrein Barendrecht/Ridderkerk is bij uitstek gunstig gelegen aan de diverse uitvalssnelwegen vanuit de Randstad naar het achterland en het buitenland, via de A15 de A16 en de A29 (via de verlengde A4 naar Antwerpen) en via de rondweg Rotterdam en via de A20 en de A12. Vooral richting het zuiden en het oosten is dat een voordeel. Overigens zal de realisatie van de A4 en de aanleg van een nieuwe oeververbinding onder de Nieuwe Waterweg het verkeersbeeld en de concurrentiepositie van Freshport Rijnmond veranderen. De bedrijventerreinen zullen in transporttijd dichter bij elkaar komen te liggen.

Ook ligt Barendrecht/Ridderkerk gunstig voor railvervoer (Kijfhoek) en vervoer via binnenvaartschepen. De Ridderhaven in Ridderkerk kan een functie vervullen bij het ontsluiten van het bedrijventerrein Barendrecht/Ridderkerk op de binnenvaart vanaf de Tweede Maasvlakte enerzijds en anderzijds naar het achterland in heel Europa. Met name deze laatste mogelijkheden bieden voor Barendrecht/Ridderkerk kansen.

Een ontwikkeling in de nabije toekomst is levering van verse producten via internet. Daar is een breed sortiment, flexibiliteit en met name een gunstige ligging ideaal. Barendrecht/Ridderkerk heeft die eigenschappen.

Parkeren

Het bedrijventerrein in Barendrecht/Ridderkerk heeft op dit ogenblik beperkte parkeervoorzieningen, voor personenauto's en vooral voor vrachtauto's. Met name het meest recente deel van het bedrijventerrein Barendrecht/Ridderkerk Verenambacht is daarvan een voorbeeld. Dit is gedeeltelijk te herstellen door op Nieuw Reijerwaard een moderne faciliteit te creëren voor vrachtauto's en hun chauffeurs. Een dergelijk parkeerterrein kan ook een wachtplaats zijn tot het moment dat de vrachtauto's direct kunnen oprijden naar de docks op andere delen van het terrein. Dit kan bijdragen aan het voorkómen van verkeerscongestie. Een collectieve voorziening compenseert pieken en dalen van de verschillende bedrijven, waardoor in totaal minder ruimte nodig is, dus ook minder kosten.

Op dit onderdeel is Freshport Rijnmond nu nog in het nadeel ten opzichte van de andere bedrijventerreinen in Zuid-Holland. Voor het nieuw in te richten terrein van Nieuw Reijerwaard is het een belangrijk aandachtspunt (zie ook § 5.2 Stedenbouwkundig plan).

Prijs

De prijs van de locatie is onderhevig aan de marktwerking. Freshport Rijnmond heeft op een aantal belangrijke criteria een sterke positie. Een bedrijventerrein dat voldoet aan de behoeften van de ondernemer en dat toekomstbestendig is, kan een goede grondprijs realiseren. Hoe beter invulling wordt gegeven aan de behoeften van de potentiële bedrijven

des te beter zal de prijs zijn die bedrijven bereid zijn te betalen.

Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden

Bedrijven kiezen een vestigingplaats veelal met een tijdshorizon van tien jaar. In de praktijk levert dit altijd knelpunten op: immers het gekochte terrein is na vijf jaar te klein, of na tien jaar ligt nog steeds een deel van het terrein braak. De verkaveling en indeling van het terrein zijn vaak bepalend voor de toekomstige uitbreiding. Het wegennet van subwegen met aan de achterzijde koppelbare percelen verhoogt de waarde van het terrein.

Hoofdstuk 4 Huidige situatie plangebied

In de navolgende paragrafen wordt kort ingegaan op de ontstaansgeschiedenis en huidige kenmerken van het plangebied Nieuw Reijerwaard.

4.1 Ontstaansgeschiedenis

Korte bewoningsgeschiedenis

Het plangebied Nieuw Reijerwaard is vanaf het Holoceen (vanaf circa 10.000 jaar geleden) bewoond geweest. De oeverwallen langs de rivieren in de omgeving van het plangebied blijken sinds het ontstaan ervan al uitstekende locaties te zijn waar de mens zich - omgeven door een waterrijk landschap - heeft gevestigd. Na verlanding van de geulen ontstonden als gevolg van differentiële klink stroomruggen. De oudste stroomruggen zijn ontstaan in het neolithicum. De oude stroomruggen, geulafzettingen en rivierduinen in deze regio waren aantrekkelijke locaties voor vestiging vanaf het laat neolithicum (2850-2000 voor Chr.). De lager gelegen klei- en veengebieden werden vanaf de ijzertijd (800 tot 12 voor Chr.), de Romeinse tijd (12 voor tot 450 na Chr.) en de middeleeuwen bewoond.

Uit de vroege middeleeuwen zijn weinig sporen bekend, wat te maken kan hebben met de vele inbraken van de zee en daaropvolgende overstromingen en de algemene terugloop in de bewoningsdichtheid in Holland. Met name het verloren gaan van de Riederwaard ging met enorme krachten gepaard en heeft derhalve zeer waarschijnlijk tot een verslagen top van het toenmalige landschap geleid.

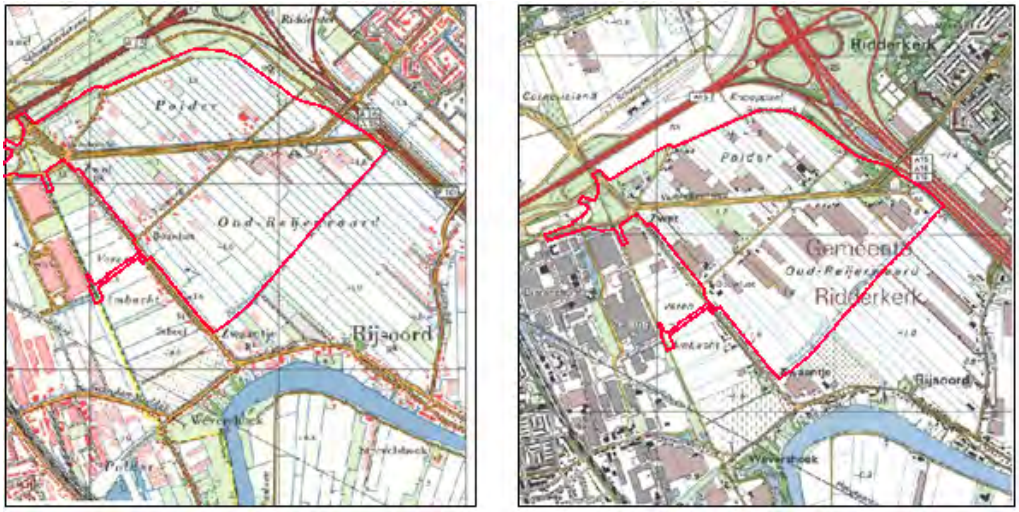
Op het minuutplan van het plangebied (ca. 1811-1830), is de huidige infrastructuur in het plangebied duidelijk te herkennen (de Verbindingsweg en de Krommeweg). Het gebied is onbebouwd. Ter plaatse van wat nu de Hoogzandweg is, ligt dan de Blaakwetering. Direct ten westen van het plangebied ligt een rij woningen langs de Koninklijke straatweg, in het plangebied zelf ligt één boerderij.

Op de topografische kaart van 1938 zijn langs de Voorweg meerdere woningen zichtbaar. Ook langs de Krommeweg is inmiddels sprake van meer bebouwing.

Op de topgrafische kaart van 1968 is een groeiend aantal kassen te zien in het plangebied.

Figuur 11: uitsnede topografische kaart 1938 (links) en 1968 (rechts) (bron: www.watwaswaar.nl)

Op de topografische kaart van 1981 valt de realisatie van de Verbindingsweg en Rijksstraatweg in de huidige vorm op. De topografische kaart van 1995 toont de start van de ontwikkeling van Veren Ambacht.



Figuur 12: uitsnede topografische kaart 1981 (links) en 1995 (rechts) (bron: www.watwaswaar.nl)

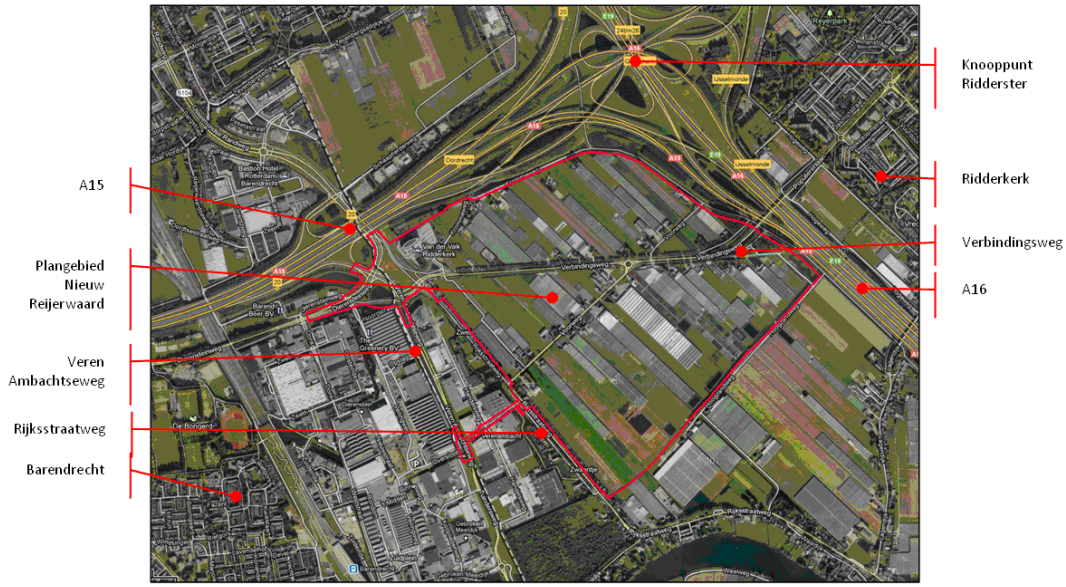
Bodem en hoogteligging

De gemiddelde maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa NAP -1,4 a -1,5 meter. Lokaal kan het maaiveld in het plangebied lager (tot circa NAP -2,0 meter) of hoger liggen (tot circa NAP -1,0 meter). Over het algemeen bestaat de deklaag in het plangebied uit klei variërend van maaiveld tot circa 1,5 tot 2 meter beneden maaiveld met daaronder een veenpakket met een dikte variërend van circa 2 tot 5 meter. Onder de veenlaag is een laag klei en leem aanwezig. De deklaag heeft een dikte van circa 13 à 14 meter.

Figuur 13: uitsnede hoogteligging uit de AHN (bron: www.ahn.nl)

4.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

Deze paragraaf gaat kort in op de huidige ruimtelijke elementen binnen het plangebied. Onderstaande figuur toont de voornaamste ruimtelijke elementen in en om het plangebied Nieuw Reijerwaard.



Figuur 14: luchtfoto met ruimtelijke elementen plangebied

Bebouwing

In de huidige situatie bestaat de bebouwing binnen het plangebied hoofdzakelijk uit kascomplexen met bijbehorende (bedrijfs)bebouwing waaronder diverse bedrijfswoningen. De meeste bebouwing bevindt zich langs de Verbindingsweg en Voorweg. Aan de noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een hotel / conferentiecentrum.

Ter plaatse waar de ontsluitingsweg richting de Veren Ambachtseweg wordt gerealiseerd, bevinden zich in de huidige situatie nog diverse woningen langs de Rijksstraatweg.

Binnen het plangebied liggen twee monumentale panden. Het gaat om een monumentale boerderij aan de Voorweg 2, die in gebruik is als woonboerderij en is aangewezen als Rijksmonument. Aan de Krommeweg is eveneens een monumentaal pand aanwezig. Dit pand is in het verleden afgebrand en wordt in de oude staat teruggebracht.

Groen en water

Groen

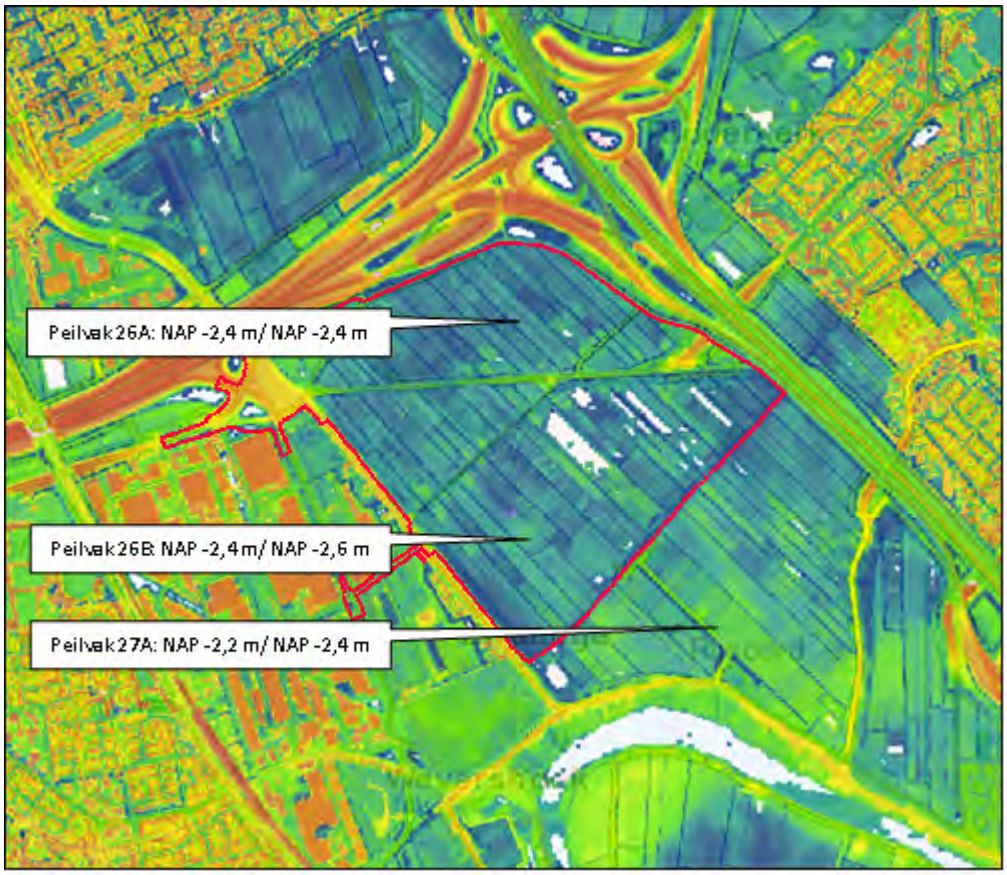
Naast het groen als begeleiding van de wegen, ontbreekt het in het plangebied aan (structureel) groen. Buiten het plangebied hebben de zones die grenzen aan de Rijkswegen een groene invulling. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich het gebied van de boomgaard met een landschappelijke waarde. Deze maakt onderdeel uit van het provinciaal landschap en bevindt zich buiten het plangebied.

Water

Oppervlaktewater

Het plangebied ligt in het beheergebied van waterschap Hollandse Delta. Het plangebied

maakt onderdeel uit van een poldersysteem en is gelegen in drie peilgebieden. Het grootste deel is gelegen in de peilgebieden 26A (Zwet) en 26B (Zwet). In het (zuid)oosten is een klein deel van het plangebied gelegen in peilgebied 27A (Reijerwaard).



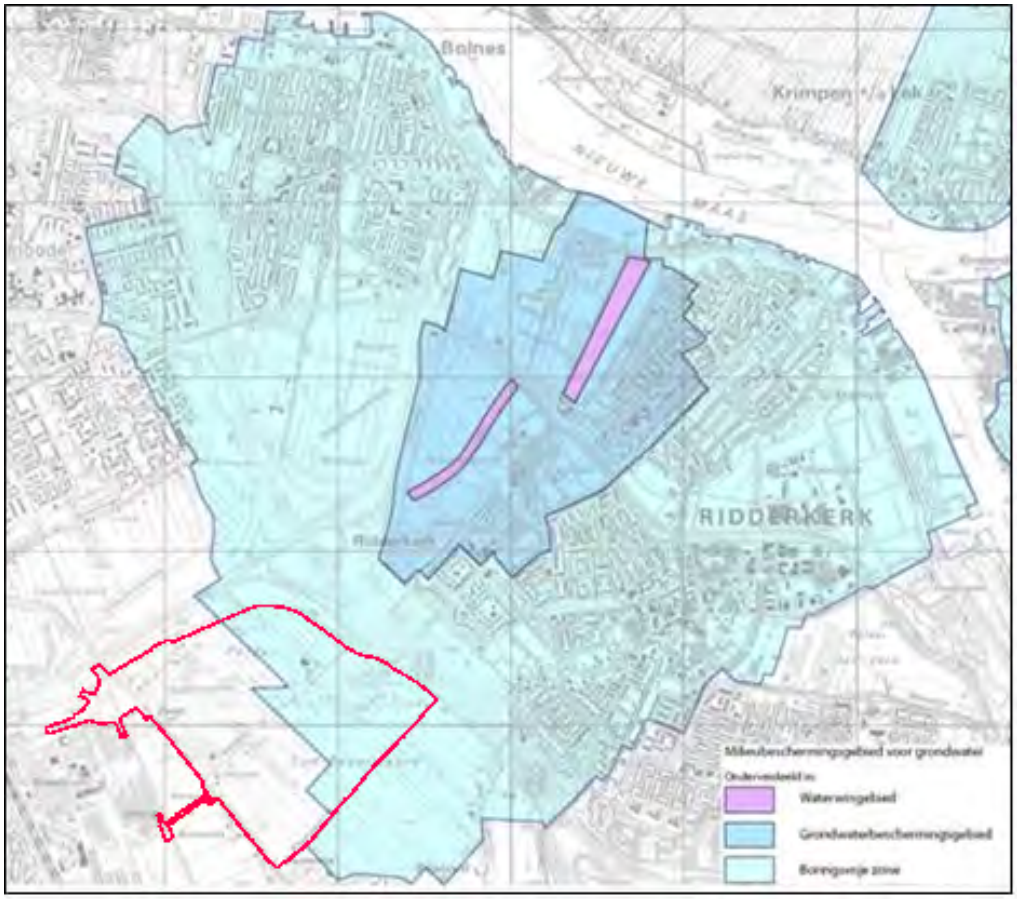
Figuur 15: peilgebieden Nieuw Reijerwaard

Grondwater

Onder de deklaag van circa 13 à 14 meter bevindt zich het eerste watervoerende pakket. Op basis van een peilbuis uit het Dino-loket blijkt dat de stijghoogte van het grondwater in het eerste watervoerend pakket iets hoger ligt dan de stijghoogte van het freatische grondwater. Hierdoor treedt in lichte mate kwel op in het plangebied. De freatische grondwaterstand bevestigt de grondwatertrappen (V en V*) die zijn aangegeven voor het plangebied met een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van minder dan 0,4 meter beneden maaiveld.

Grondwaterbeschermingsgebied

Ten noordwesten van het plangebied is een waterwingebied gelegen. Rondom het waterwingebied liggen een grondwaterbeschermingsgebied en een boringsvrije zone. Een deel van het plangebied is gelegen in de boringsvrije zone. Dit betekent dat een gedeelte van het plangebied te maken heeft met specifieke eisen bij (bouw)activiteiten. Deze zijn vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening Zuid Holland. In de boringsvrije zone is het hebben van boorputten en het graven dieper dan 2,5 m verboden. Binnen het waterwingebied en het grondwaterbeschermingsgebied gelden strengere eisen. Op figuur 16 is de ligging van de boringsvrije zone te zien.



Figuur 16: Ligging waterwingebied inclusief omliggende zones

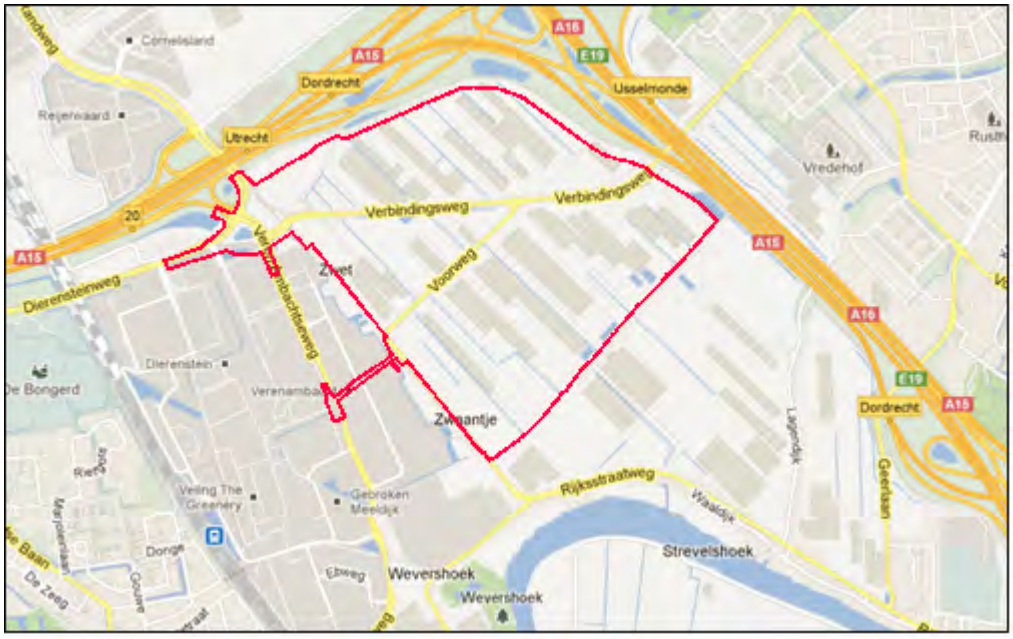
Waterkering

Binnen en nabij het plangebied liggen enkele regionale waterkeringen. De Rijksstraatweg is een regionale waterkering die dient als compartimenteringsdijk. Dit geldt eveneens voor delen van de A15. Deze compartimenteringdijken zorgen ervoor dat, indien de primaire waterkeringen naast de rivieren doorbreken, niet het gehele beheergebied van waterschap Hollandse Delta inundeert. Voor het behoud van de waterkerende functie van deze waterkeringen zijn beschermingszones rondom de waterkeringen aanwezig.

Verkeer

In de huidige situatie wordt het gebied ontsloten via de Verbindingsweg en de Voorweg. De Verbindingsweg leidt van de IJsselmondse Knoop via het plangebied, over de A16 richting Ridderkerk. Hier gaat de Verbindingsweg over in de Populierenlaan, een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. De IJsselmondse Knoop betreft de samenkomst van verschillende wegen. Het gaat globaal om afslag 20 van de A15, de IJsselmondse Randweg die de noordelijke en zuidelijke afslag met elkaar verbindt en de hierop aansluitende wegen, waaronder de Dierensteinweg in westelijke richting en de Veren Ambachtseweg in zuidelijke richting.

Halverwege de Verbindingsweg ligt de aansluiting met de Voorweg. Het kruispunt is vormgegeven door middel van een rotonde. De Voorweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en sluit in het westen aan op de Rijksstraatweg. Het noordelijke gedeelte van de Rijksstraatweg is doodlopend voor autoverkeer (langzaam verkeer en de lijndienst kan wel passeren en bereikt zo de IJsselmondse Knoop). Via de Rijksstraatweg in zuidelijke richting kan verkeer rijden richting Rijsoord.



Figuur 17: huidige ontsluitingsstructuur

4.3 Functionele structuur

Agrarische bedrijvigheid

De voornaamste functie binnen het plangebied is (glas)tuinbouw. De verschillende bedrijven in het gebied zijn gesitueerd aan de Verbindingsweg en de Voorweg. Daarnaast bevinden zich in het plangebied enkele transport-, loonwerk- en agrarische bedrijven.

Wonen

De woonfunctie in het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit de bedrijfswoningen behorend bij de (glas)tuinbouwbedrijven en de woningen aan de Krommeweg. De woningen aan de Rijksstraatweg (circa 160) bevinden zich over het algemeen buiten het plangebied. Ter hoogte van de geplande ontsluitingswegen is sprake van doorkruising van enkele woonpercelen. De monumentale boerderij aan de Voorweg 2 is eveneens een agrarische bedrijfswoning. Verder liggen rondom de tweede ontsluitingsweg enkele woningen in het plangebied.

Overige functies

Aan de Krommeweg 1 bevindt zich een hotel / conferentiecentrum, die in onderhavig inpassingsplan is opgenomen. Het hotel / conferentiecentrum heeft uitbreidingsplannen, die met een wijzigingsbevoegdheid in het inpassingsplan zijn meegenomen. Voor de locatie is de bestemming uit het vigerende bestemmingsplan (Landelijk gebied, 5e herziening) overgenomen.

Aangrenzende functies

De voornaamste functies die grenzen aan het plangebied zijn de Rijkswegen A15/A16 en het agrologistieke bedrijventerrein Veren-Ambacht (Ridderkerk)/BT-Oost (Barendrecht). Nieuw Reijerwaard sluit zowel functioneel als ruimtelijk aan op deze bedrijventerreinen.

Hoofdstuk 5 Ambities planopzet

Dit hoofdstuk gaat in op toekomstplannen voor Nieuw Reijerwaard. Naast de algemene ambities voor het bedrijventerrein wordt daarbij ingegaan op de ruimtelijke en functionele opzet van Nieuw Reijerwaard.

5.1 Ambities en planuitgangspunten

5.1.1 Ruimtelijke en functionele ambities

Nieuw Reijerwaard biedt ruimte aan bedrijvigheid die vergelijkbaar is met die op de bestaande bedrijventerreinen Veren Ambacht (Ridderkerk) en BT-Oost (Barendrecht). De focus ligt op arbeidsintensieve agrologistiek met aanverwante bedrijvigheid.

Nieuw Reijerwaard is bedoeld voor een specifiek segment: agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie en be- en verwerkende agrologistiek. Er kan samenwerking en versterking ontstaan tussen de te vestigen bedrijvigheid. De samenwerking moet ontstaan door onderlinge levering, uitwisseling en/of gezamenlijk gebruik van procesinstallaties en utilities, grondstoffen, producten, energie, water, reststromen, (inkoop van) diensten, personeel, Research & Development, etcetera.

Nieuw Reijerwaard biedt ruimte aan bedrijvigheid die vergelijkbaar is met die op de bestaande bedrijventerreinen Veren Ambacht (Ridderkerk) en BT-Oost (Barendrecht) met kavels van veelal twee tot vijf hectare. Op enkele locaties zijn kleinere kavels mogelijk voor ondersteunende bedrijvigheid. De focus ligt op arbeidsintensieve agrologistiek met aanverwante bedrijvigheid.

Conform de Verordening ruimte wordt op Nieuw Reijerwaard de hoogst mogelijke milieucategorie mogelijk gemaakt, met uitzondering van milieucategorie 5 en 6, welke niet passen binnen de agrologistieke doelstelling van het terrein. Om de toekomstige bedrijvigheid niet in hun bedrijfsvoering te beperken, worden op Nieuw Reijerwaard binnen de bedrijfsbestemming geen bedrijfswoningen toegestaan en zijn bedrijven uit milieucategorie 1 en 2 niet mogelijk.De indeling van milieucategorieen op het bedrijventerrein gebeurt op basis van het principe inwaarts zoneren (zie ook § 7.1)

Verder worden zelfstandige kantoren uitgesloten op Nieuw Reijerwaard evenals geluidhinderlijke inrichtingen conform de Wet geluidhinder. Hogere milieucategorieen en geluidhinderlijke bedrijven zijn voorzien op de Westelijke Dordtse Oever.

5.1.2 Te behouden functies

Binnen het plangebied blijven de bestaande Verbindingsweg, een groot deel van de Voorweg, het hotel / conferentiecentrum, de ondergrondse gastransportleidingen en de monumentale panden aan de Krommeweg en Voorweg behouden. Deze zijn uitgangpunt voor het stedenbouwkundig ontwerp van Nieuw Reijerwaard en in onderhavig inpassingsplan opgenomen.

Aan de zijde van de Rijksstraatweg wordt een aansluiting op de Veren Ambachtseweg gerealiseerd die tevens onderdeel uitmaakt van het plangebied. Om deze aansluiting te realiseren, is sprake van de sloop van enkele woningen. Het overige gedeelte van de Rijksstraatweg en de daaraan gelegen bebouwing vallen buiten het plangebied van het inpassingsplan en blijven ongewijzigd. Ter plaatse van de doorsteek van nieuwe infrastructuur onder de Rijksstraatweg (waterkering) wordt een mechanische waterkering gerealiseerd.

Het inpassingsplan maakt het huidig gebruik van het hotel / conferentiecentrum mogelijk.

Voor de locatie waar de uitbreidingsplannen van de hotelketen zijn voorzien, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

5.1.3 Integratiekader Deltapoort

Nieuw Reijerwaard maakt deel uit van het integratiekader Deltapoort. Deltapoort maakt onderdeel uit van een gezamenlijke inspanning van de Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, regio Drechtsteden, de gemeenten Barendrecht, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk, Rotterdam, Zwijndrecht en het Waterschap Hollandse Delta. De ambitie van het project is het landschappelijk aantrekkelijker, toegankelijker en beter bereikbaar maken van dit gebied voor de inwoners in samenhang met het versterken van de economische ontwikkeling. Deze ambitie is verwoord in de Integrale Gebiedsvisie Deltapoort, zoals deze op 2 februari 2012 door de Stuurgroep Deltapoort is vastgesteld. Bij de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard dient met deze regionale ambitie rekening te worden gehouden.

5.1.4 Energie en Duurzaamheid

De ambitie is om van Nieuw Reijerwaard een duurzaam bedrijventerrein te maken. Dit uit zich allereerst in een efficiënt en meervoudig grondgebruik, met compacte, zo veel mogelijk aaneengesloten bebouwing en stapeling van bedrijfsruimten.

Compact bouwen draagt tevens bij aan beperking van de energievraag: er is minder buitenoppervlak waarlangs opwarming of afkoeling kan plaatsvinden.

Energievraag

De grootste component in de energievraag van de toekomstige bedrijven wordt naar verwachting veroorzaakt door de behoefte aan koeling. Bij moderne, toonaangevende bedrijven bedraagt dit aandeel ruim 80% van de totale energievraag. Het loont dus zeer de moeite om innovatieve mogelijkheden te onderzoeken om deze energiebehoefte te reduceren (passieve koeling, koeling via bodem of grondwater, vegetatiedaken). Daarnaast biedt de locatie uitgelezen mogelijkheden voor het benutten van duurzame energiebronnen zoals zon en wind.

Windenergie

Situering van twee of drie windturbines van 2,5 tot 3 MW is mogelijk langs de Blauwe wig. Het gaat dan om turbines met een maximale ashoogte van 100 meter en een rotordiameter van eveneens circa 100 meter. Deze turbines hebben een jaarlijkse elektriciteitsproductie van circa 14.000 MWh. Dit komt ongeveer overeen met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 4.000 huishoudens.

Zonne-energie

Nieuw Reijerwaard heeft in de eindsituatie een dakoppervlak van circa 60 hectare (en daarnaast een groot oppervlak aan zuid gerichte gevels). Indien 80 % van alleen het dakoppervlak ingezet zou worden voor de opwekking van zonnestroom dan betekent dit een jaarlijkse energieproductie van circa 40.000 MWh. Dit komt ongeveer overeen met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van 11.000 huishoudens.

Warmte-uitwisseling glastuinbouw

De agro-logistieke bedrijven hebben door hun behoefte aan koeling een groot overschot aan vrijkomende warmte. Deze warmte zou gebruikt kunnen worden door de nabijgelegen glastuinbouwbedrijven die juist een behoefte aan verwarming hebben. Ook is het denkbaar glastuinbouwbedrijven te situeren op de agro-logistieke bedrijven. Een vorm van meervoudig grondgebruik die tevens andere synergetische voordelen kan opleveren.

Biomassa-vergisting

Door de concentratie van agro-logistieke bedrijven komt naar verwachting een omvangrijke en continue stroom van bioafval vrij. Een vergistingsinstallatie kan dit afval verwerken tot biogas. Afval wordt aldus gebruikt als grondstof en als energiebron. Waar het

milieutechnisch inpasbaar is wordt een vergistingsinstallatie mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De vergisting is primair voor verwerking van agro/food afval van Nieuw Reijerwaard en wordt mogelijk gemaakt binnen het gehele plangebied.

Bij installaties voor biomassavergisting zijn op hoofdlijnen twee mogelijkheden. In de meeste gevallen is de installatie voorzien van een verbrandingsinstallatie voor het biogas, waarmee elektriciteit wordt opgewekt. Die energie kan binnen het plangebied worden gebruikt of aan het elektriciteitsnet worden geleverd. Bij de verbranding van het gas komen stikstofoxiden (NOx) vrij. Een tweede mogelijkheid is om na de vergisting de verbranding achterwege te laten en het biogas op te waarderen tot groen gas. In dat geval komen geen stikstofoxiden vrij. In het geval van Nieuw Reijerwaard worden beiden mogelijk gemaakt.

Opgetild landschap, vegetatiedaken en begroeide gevels

Op de bedrijven ligt een uitgestrekt daklandschap van circa 60 hectare. Daarnaast ontstaan er grote oppervlaktes aan blinde gevel. In plaats van daken uitsluitend te voorzien van de gebruikelijke bitumen of andere dakbedekkingen kan ook uitgegaan worden van vegetatiedaken, bijvoorbeeld sedum. Behalve de ecologische voordelen wordt daardoor de opwarming van bedrijfsruimtes door de zon sterk afgevlakt. Dit kan sterk reducerend werken in de energiebehoefte voor koeling. Ook liggen er mogelijkheden voor gevelbegroeiing.

Warmte- en koudeopslag in de bodem

In een deel van het plangebied behoort warmte- en koudeopslag in de bodem waarschijnlijk tot de mogelijkheden. Het opslaan en benutten van koude is op uiteenlopende manieren denkbaar en kan bijdragen tot een sterke reductie van de energievraag.

5.1.5 Uitgangspunten verkeer

Verkeersgeneratie

Op basis van verkeerstellingen van een vergelijkbaar bedrijventerrein kan een reële prognose worden gemaakt van de verkeersgeneratie van Nieuw Reijerwaard. De oostelijke bedrijventerreinen van Barendrecht (Gebroken Meeldijk, Dierenstein, etc., gezamenlijk te noemen BT-Oost) en Verenambacht zijn qua aard en ligging sterk vergelijkbaar met het te ontwikkelen bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Verkeerstellingen van BT-Oost en Verenambacht vormen een goede basis voor prognoses van de verkeersgeneratie van Nieuw Reijerwaard.

In het najaar van 2011 zijn tellingen verricht op BT-Oost en Verenambacht. De resultaten hiervan zijn terug te vinden in het rapport 'Verkeerskundige haalbaarheid turboverkeersplein Nieuw Reijerwaard '. In dit rapport wordt tevens ingegaan op de vergelijking met andere mogelijke bronnen om de verkeersgeneratie te bepalen, namelijk het verkeersmodel van de regio (de RVMK) en algemene CROW-kencijfers voor het bepalen van de verkeersgeneratie van bedrijventerreinen.

In tabel 1 is weergegeven wat de verkeersgeneratie is in motorvoertuigen per bebouwde hectare bedrijventerrein. Deze tabel is overgenomen uit genoemd onderzoek naar de verkeerskundige haalbaarheid van een turboverkeersplein. De kentallen in tabel 1 kennen een bepaalde bandbreedte. Vanwege het vergelijkbare kenmerken van BT-Oost en Verenambacht met het te ontwikkelen Nieuw Reijerwaard is het, mede gezien de bandbreedte in de kencijfers van het CROW, aannemelijk dat het (gewogen) gemiddelde van de kentallen voor BT-Oost en Verenambacht samen een juiste afspiegeling vormt van het terrein als geheel.

Kentallen voor motorvoertuigen	Ochtendspits (2 uur)	Avondspits (2 uur)	Etmaal
Verkeerstelling	31 mvt/ha	34 mvt/ha	211 mvt/ha
CROW kencijfers	36 mvt/ha	32 mvt/ha	231 mvt/ha
Verkeersmodel RVMK	31 mvt/ha	30 mvt/ha	185 mvt/ha

Tabel 1: Kentallen per netto-hectare bedrijventerrein voor de drie bronnen (werkdag)

Uit de tabel blijkt dat op etmaalniveau het verschil tussen de bronnen maximaal 15% bedraagt. Gedurende de spitsen is dit verschil ongeveer 10%. Gegeven de onzekerheid in de uitgangspunten en aannames vallen dergelijke verschillen binnen de bandbreedte. De kencijfers liggen ligt bij elkaar.

Op basis van het onderzoek als beschreven in de rapportage 'Verkeerskundige haalbaarheid turboverkeersplein Nieuw Reijerwaard' wordt de verkeersgeneratie van Nieuw Reijerwaard berekend op basis van de verkeersgeneratie van BT-Oost en Verenambacht. Voor de verkeersafwikkeling is de avondspits maatgevend en de verkeerstellingen laten hier een iets hogere verkeersgeneratie zien dan de andere bronnen.

Daarnaast vormt een belangrijk argument dat in de verkeerstellingen-kencijfers specifieke kenmerken zijn meegenomen zoals het type bedrijventerrein (agro-logistiek) en de ligging ervan (regio, relatie met snelweg, omliggende kernen, etc.), in tegenstelling tot de algemene kencijfers van het CROW.

De verkeerstellingen van BT-Oost en Verenambacht vormen de meest realistische en betrouwbare basis voor prognoses van de verkeersgeneratie van Nieuw Reijerwaard. De kencijfers voor de verkeersgeneratie bedragen 31 mvt/netto-ha in de ochtendspits, 34 mvt/netto-ha in de avondspits en 211 mvt/netto-ha per etmaal. Deze kencijfers betreffen de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag.

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten van de huidige, autonome en toekomstige situatie zijn opgenomen in tabel 2. Het betreft etmaalintensiteiten van een gemiddelde werkdag, voortgekomen uit de RVMK. De RVMK heeft prognosejaar 2020. Om de cijfers voor 2022 te verkrijgen, zijn de cijfers van 2020 opgehoogd met 1% per jaar. Dit is conform opgave van de Stadsregio Rotterdam. De gehanteerde versie van het verkeersmodel is de RVMK 2.6 milieuvariant. Bij de milieuvariant liggen de verkeersintensiteiten in de omgeving van Nieuw Reijerwaard iets hoger dan bij de andere beschikbare variant van de RVMK. De milieuvariant is dus maatgevend voor Nieuw Reijerwaard.

In het RVMK2.6 zijn een tweetal aanpassingen gedaan om het RVMK2.6 beter te laten aansluiten bij de laatste inzichten rond de aanpassingen van de A15. Knooppunt Vaanplein is aangepast zodat verkeer hier vanaf de A29 ook de hoofdrijbaan van de A15 kan bereiken. Daarnaast is de Randweg IJsselmonde ter hoogte van het viaduct van de A15 aangepast aan de huidige vormgeving (2*2stroken).

Voor de toekomstige situatie is de RVMK aangepast naar de plannen voor invulling van Nieuw Reijerwaard. Dit betekent een netto-oppervlak van circa 96 hectare met een verkeersgeneratie van 211 mvt/etmaal. Ook is de infrastructuur in het verkeersmodel aangepast, zodat deze aansluit bij het ontwerp.

In de RVMK zit echter alleen extern gericht verkeer: dit is verkeer van/naar Nieuw Reijerwaard met een externe herkomst of bestemming. Intern verkeer is het verkeer met een herkomst en bestemming binnen Nieuw Reijerwaard of verkeer dat rijdt van Nieuw Reijerwaard naar Verenambacht/BT-Oost en vice versa. Dit interne verkeer en is dus niet in de RVMK opgenomen en daarmee ook niet in de verkeersintensiteiten in tabel 2.

Er zijn geen kencijfers of ervaringscijfers beschikbaar over de hoeveelheid bewegingen dat intern verkeer genereert. Indien de hoeveelheid intern verkeer als percentage wordt uitgedrukt van de hoeveelheid extern verkeer, lijkt de aanname van maximaal 10% een worst case/benadering (expert judgement).

Wegvak	Huidige situatie 2011	Autonome situatie 2022	Plansituatie 2022
Verbindingsweg			
Thv plangebied	18.450	21.750	32.450
Thv viaduct A16	17.150	20.050	16.700
Voorweg	4.350	4.850	2.900
Rijksstraatweg	3.700	4.150	4.050
Veren Ambachtseweg	12.650	14.350	14.450
Boezemweg	9.900	10.400	10.100
Dierensteinweg	22.550	23.550	21.850
Verlengde Spoorlaan	Nvt	Nvt	2.350

Tabel 2: verkeersintensiteiten op wegvakken in en om het plangebied in vt/etmaal (werkdag). Bron: RVMK 2.6 milieuvariant, 2022

Uit de intensiteiten blijkt dat de verkeersintensiteit toeneemt op wegen in en om het plangebied. Dit zijn bijvoorbeeld de Verbindingsweg en de Veren Ambachtseweg. Op de Dierensteinweg is een afname te zien. Uit het model blijkt dat er een verschuiving plaatsvindt van verkeer op de Verbindingsweg ter hoogte van het viaduct en Voorweg naar de het turboverkeersplein.

Verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is bepaald op basis van de RVMK. De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van een wegvak, de I/C-verhouding, vormt een goede indicatie voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Als grenswaarde wordt veelal een I/C-waarde van 0,85 gehanteerd. Is de I/C-waarde hoger dan 0,85, zullen er in de spits haperingen in de verkeersafwikkeling zich voordoen. Bij een I/C-waarde van 1,0 is de intensiteit even groot als de capaciteit, wat betekent dat er structureel congestie te verwachten is.

Op een aantal wegvakken neemt de I/C-waarde toe. Bijvoorbeeld op de zuidelijke rondweg van Barendrecht toe (Boezemweg, Tuindersweg), maar met een waarde van 0,72 ontstaan er geen problemen in de verkeersafwikkeling.

Door de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard wordt de capaciteit van de Verbindingsweg verruimd, tussen het turboverkeersplein en de eerste rotonde op de Verbindingsweg. Het profiel wordt verruimd naar twee rijbanen met elk twee rijstroken (2x2). Een belangrijk aandeel van het verkeer met een bestemming in Nieuw Reijerwaard verlaat bij de eerste rotonde de Verbindingsweg en rijdt het bedrijventerrein op. Ten oosten van de eerste rotonde is de huidige capaciteit van de Verbindingsweg net voldoende om het verkeer te verwerken (0,82%). Bij vergelijking van de autonome situatie met de planstudie blijken in de kern van Ridderkerk, Barendrecht en omgeving kleine verschuivingen in I/C-waarden. De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard geeft geen merkbare gevolgen op het Ridderkerkse en Barendrechtse wegennet. Uit het model blijkt dat er echter geen problemen ontstaan in de verkeersafwikkeling in Ridderkerk en Barendrecht als gevolg van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard.

De doorstroming van het verkeer op het turboverkeersplein is onderzocht . In de autonome situatie in 2022 treden namelijk reeds problemen in de verkeersafwikkeling op, waardoor het verkeer van en naar Nieuw Reijerwaard de situatie zou verergeren. De oplossing voor deze problematiek is gevonden in de realisatie van een turboverkeersplein met vijf armen. Uit computersimulaties is gebleken dat het turboverkeersplein het verkeer, inclusief het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard, goed over het turboverkeersplein kan worden afgewikkeld. Een turboverkeersplein heeft een grotere capaciteit dan de huidige infrastructuur.

Uit de studies is gebleken dat het turboverkeersplein ook functioneert als de toerit en of de afritten naar en van de A15 niet wordt verdubbeld. Er worden dan wel lange wachtrijen op bijvoorbeeld de Randweg IJsselmonden verwacht. Dit is een regionaal bestaand knelpunt en de oplossingen en effecten gaan het niveau van Nieuw Reijerwaard te boven.

5.2 Stedenbouwkundig plan

5.2.1 Zoekrichtingen

Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. De bestaande landschapsstructuur bleek zich goed te lenen voor de gewenste transformatie van glastuinbouw naar efficiënte agro-logistieke bedrijfskavels. Belangrijk punt van onderzoek was de toekomstige functie van de huidige hoofdontsluitingswegen in het gebied: de Voorweg en de Verbindingsweg. Een model met de Voorweg als belangrijkste stedenbouwkundige drager zou als voordeel opleveren dat doelmatige, rechthoekige bedrijfskavels ontstaan. Daartegenover staan nadelen als gevolg van het gedeeltelijk vervallen van de huidige Verbindingsweg. Uiteindelijk is gekozen voor een model waarin zowel de Verbindingsweg als de Voorweg de ruimtelijke dragers van het plan vormen. Hergebruik van deze bestaande elementen is het meest optimaal uit oogpunt van ruimtelijke en functionele kwaliteit, planeconomie en faseerbaarheid.

5.2.2 Stedenbouwkundige hoofdopzet

Onderstaand is op basis van de belangrijkste ruimtelijke elementen het plan voor Nieuw Reijerwaard beschreven. De nummers in de tekst verwijzen naar de nummers in figuren 18 en 20.

Hergebruik bestaande elementen

Kenmerkend voor de gekozen stedenbouwkundige opzet is het zo veel mogelijk hergebruiken van bestaande elementen en structuren. De bestaande Verbindingsweg en Voorweg vormen in de nieuwe opzet opnieuw de ruimtelijke dragers van het gebied. De toekomstige bedrijfskavels volgen het oorspronkelijke landschapspatroon. Ze worden ontsloten vanuit drie bedrijfslanen die eveneens de richting van de historische verkavelingsstructuur oppakken en continueren naar de toekomst. De Rijksstraatweg blijft een woonlint. De belevingswaarde en de recreatieve kwaliteit ervan worden versterkt door aanleg van een brede zone met groen en water.

Figuur 18: stedenbouwkundig ontwerp Nieuw Reijerwaard (gebiedsdelen 1 t/m 5)

Hoofdontsluiting (1,2)

De eerste belangrijkste ontsluiting van het gebied verloopt via de bestaande Verbindingsweg (1). Via een ellipsvormige megarotonde - ofwel 'Turboverkeersplein'- sluit deze aan op het Rijkswegennet. Het turboverkeersplein vervangt in de toekomst het huidige stelsel van kruisingen, ook wel bekend als de 'IJsselmondse knoop'.

Een tweede hoofdontsluiting vormt de bestaande Voorweg (2). Deze wordt verbonden met de Veren Ambachtseweg en de Spoorlaan. Op die wijze worden de bestaande bedrijfsterreinen gekoppeld aan het nieuwe. Ter plekke van de Rijksstraatweg komt een ongelijkvloerse kruising. De functie van de Rijksstraatweg als compartimenteringsdijk blijft behouden door middel van een waterkerende voorziening. Langs de Voorweg komt een vrij liggend fietspad. Vanuit Ridderkerk ontstaat op die manier een rechtstreekse fietsverbinding met onder meer de scholen en het station.

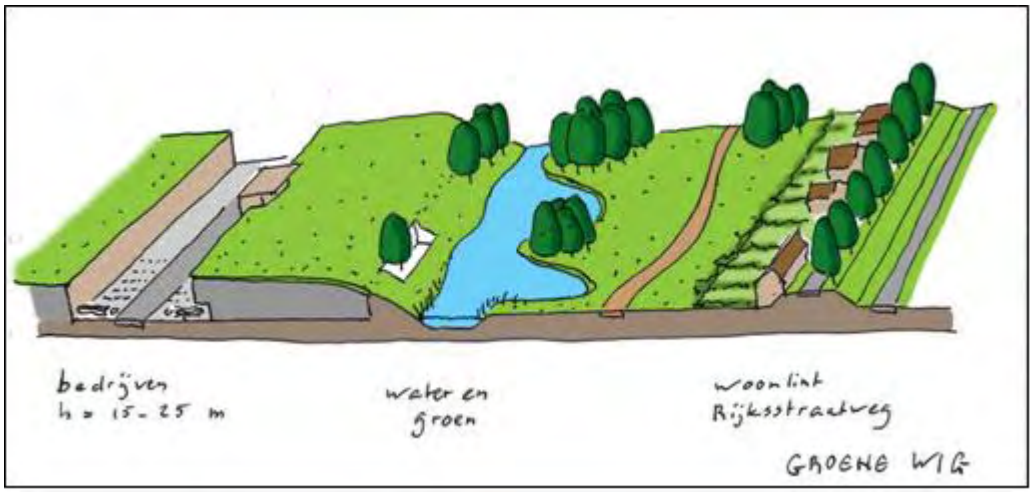
Blauwe wig / Verbindingsweg (3)

De Verbindingsweg vormt in de toekomst als beeldbepalende 'blauwe drager' het visitekaartje van Nieuw Reijerwaard. De wigvormige waterpartij verzorgt het grootste deel van de benodigde waterberging. Drie rotondes leggen de verbinding met de bedrijfslanen. De fietspaden aan weerszijden blijven gehandhaafd. Op enkele markante plekken is beeldbepalende bebouwing in het water toestaan (referentiebeeld waterschapsgebouw). Daarnaast biedt de Blauwe wig ruimte voor opwekking van duurzame energie. Er is plaats voor twee of drie windturbines gekoppeld aan de landschappelijke lijn van de verbindingsweg.

Groene zone / Rijksstraatweg (4)

Het dijklint van de Rijksstraatweg vormt het hart van een brede groenblauwe zone die aansluit op het recreatiegebied rond De Waal. Aan de zijde van Nieuw Reijerwaard is een begroeid dijklichaam geprojecteerd van circa 7 meter hoogte als afscherming van en overgang naar het bedrijventerrein. De achterliggende bedrijven kunnen hier met vegetatiedaken op aansluiten. De definitieve landschappelijke inrichting van de Groene zone kan in een later stadium worden bepaald. Gezien de nevenfunctie als waterberging kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eilandenrijk met ecologische, natuurvriendelijke oevers.

Doorgaand verkeer en vrachtverkeer worden geweerd. Om die reden wordt een voorziening getroffen, waardoor de verbinding via de Voorweg (langs de boerderij) alleen nog toegankelijk is voor bewoners van de Rijksstraatweg, voor fietsers en voor calamiteitenverkeer. De functie als recreatieve verbinding / fietsroute blijf gehandhaafd.



Figuur 19: principe groene zone

Bedrijfslanen (5)

Er zijn drie langgerekte lanen geprojecteerd ter ontsluiting van alle bedrijfskavels. De lanen volgen de richting van het landschapspatroon. De lanen hebben een profiel van 7 meter wegverharding met aan weerszijden 8 meter groenstrook (tevens leidingzone) met laanbeplanting. Rotondes zorgen voor de aansluiting op en het kruisen van de Verbindingsweg.

Parallel aan de openbare bedrijfslanen zijn ook op uitgeefbaar gebied aan de achterzijde van de bedrijfskavels zones voorzien, die vrijgehouden worden van bebouwing. Dit biedt de mogelijkheid voor een (eventueel collectieve) ontsluiting aan de achterzijde op eigen terrein. De flexibiliteit en gebruiksmogelijkheden nemen daardoor toe.

Figuur 20: stedenbouwkundig ontwerp Nieuw Reijerwaard (gebiedsdelen 6 t/m 10)

Bedrijfskavels (6)

Het plan voorziet in maximaal 96 hectare uitgeefbaar bedrijfsterrein. Alle kavels worden ontsloten vanuit de drie bedrijfslanen. Naar verwachting worden overwegend kavels tussen twee en vijf hectare gerealiseerd. Op de meeste plekken bedraagt de kaveldiepte circa 150 meter. De ervaring leert dat dit voor het merendeel van de beoogde bedrijven een optimaal bruikbare kavel oplevert. Er is evenwel ook voorzien in andere kaveldieptes, in bandbreedte variërend van circa 60 tot 240 meter.

De kavels bestaan uit een erfzone en een gedeelte waar bebouwing is toestaan. De erfzone aan de laanzijde is aangebracht ter structurering van de manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, laad- en los perrons, parkeren en dergelijke. In deze zone is binnen bepaalde spelregels wel een overbouwing ten behoeve van kantoren en andere representatieve ruimtes toegestaan. Daarbij moet de doorrijhoogte minimaal 5,5 meter bedragen zodat de manoeuvreerruimte behouden blijft.

De toegestane bouwhoogte is overwegend maximaal 30 meter met uitzondering van de zones langs de hoofdontsluiting en langs de Rijksstraatweg. Deze bouwhoogte stimuleert een efficiënt en meervoudig grondgebruik.

Parkeervoorziening vrachtwagens (7)

In het plan is twee hectare gereserveerd voor een centrale parkeervoorziening voor

vrachtauto's en hun chauffeurs. De precieze locatie van deze voorziening moet nog worden vastgesteld, maar het gebied tot halverwege de eerste en tweede bedrijfslaan (gezien vanaf de Rijksstraatweg) is hiervan uitgesloten. Daarom zijn de extra hectares toegevoegd aan oppervlak voor bedrijfskavels.

Het parkeerterrein met bijbehorende verblijfsfaciliteiten vormt tevens een wachtplaats tot het moment dat de vrachtauto's kunnen oprijden naar de laad- of losdocks van hun bestemming. Daarmee wordt verkeerscongesties tegengegaan.

Omgeving hotel (8)

De huidige aansluiting van het bestaande hotel / conferentiecentrum op de Verbindingsweg komt te vervallen. Dit om het aantal aansluitingen te beperken, een betere doorstroming te waarborgen en voldoende afstand tot het turboverkeersplein te genereren. Het hotel / conferentiecentrum wordt in de nieuwe situatie ontsloten via de eerste rotonde. Het is denkbaar dat de aan de locatie grenzende bedrijfskavels in de toekomst deel gaan uitmaken van het hotel / conferentiecentrum. In dat geval moet voor de betreffende percelen een wijziging naar een horecabestemming mogelijk worden gemaakt.

Krommeweg (9)

De bestaande Krommeweg blijft grotendeels in de huidige vorm gehandhaafd en wordt hergebruikt als fietspad. De weg wordt aan beide zijden geflankeerd door bestaande en nieuwe waterlopen en geeft aansluiting op de al aanwezige fietsroutes. Aan de noordzijde langs Van der Valk komt een nieuwe fietsverbinding die de Krommeweg verbindt met de fietsroute richting Rotterdam IJsselmonde.

Hoogzandweg (10)

De aansluiting Hoogzandweg - Verbindingsweg blijft bestaan ter ontsluiting van het glastuinbouwgebied aan de overzijde van de Blaakwetering. Tevens vormt de weg een fietsroute.

5.2.3 Structuur- en beeldbepalende elementen

Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste structuur- en beeldbepalende elementen binnen het plangebied.

Blauwe wig / Verbindingsweg

De Blauwe wig vormt de belangrijkste entree van Nieuw Reijerwaard. Het brede profiel met de schegvormige waterpartij en met enkele markante gebouwen geven de entree allure. De wig vormt een belangrijke schakel in het totale watersysteem. De aanwezige laanbeplanting, bestaande uit drie rijen essen, blijft in de nieuwe opzet zo veel mogelijk gehandhaafd. Ter plekke van de rotondes is evenwel een reconstructie van de weg noodzakelijk. Ook de fietspaden aan de buitenzijdes van het wegprofiel behouden hun functie.

Aan de zuidzijde van het water, voor de bedrijven langs, is een rij hoog groeiende bomen geprojecteerd, bijvoorbeeld populieren, als afscherming van de bedrijfsbebouwing. De Blauwe wig biedt voorts de mogelijkheid voor de opstelling van windturbines.

De grens van het bouwvlak ligt op 5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter in de rooilijn. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

Groene zone / Rijksstraatweg

De Rijksstraatweg vormt als dijk- en woonlint het centrum van een brede landschappelijke ruimte die aansluit op het recreatiegebied rond De Waal. Conform de visie Deltapoort vormt het gebied een belangrijke schakel in het netwerk van recreatieve verbindingen en fietsroutes. De historische boerderij Bouwlust - een rijksmonument - krijgt in deze Groene zone een prominente plek.

Tussen het bedrijfsterrein en de achterzijde van de woningen langs de Rijksstraatweg wordt

een honderd meter brede landschappelijk zone met groen en water aangelegd. Het bedrijventerrein wordt daarnaast nog extra afgeschermd door een circa 7 meter hoog, begroeid grondtalud. Dit 'geplooide maaiveld' wordt gevormd met vrijkomende grond uit de benodigde waterpartijen volgens het principe: 'wie een kuil graaft, krijgt een bult'. De achterliggende bedrijven kunnen met vegetatiedaken op dit grondlichaam aansluiten.

De hoogte van de bedrijven bedraagt maximaal 10 meter aan de zijde van de Rijksstraatweg. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 2:5 oplopen tot maximaal 20 meter.

De landschappelijke inrichting van de Groene zone kan in een later stadium worden bepaald. Bijgaande afbeeldingen geven een indicatie van de mogelijkheden. Gezien de nevenfunctie als waterberging en gezien de ringstructuur van het toekomstige stelsel van waterlopen (Blauwe wig, Blaakwetering) kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eilandenrijk met natuurvriendelijke oevers en een kano-route.

De Rijksstraatweg is geen onderdeel van de ontsluiting van het terrein voor niet - bestemmingsverkeer en vrachtverkeer. Aan de zijde van het waterschapgebouw is een verdiept liggend fietspad voorzien dat aansluit op alle bestaande fietsroutes.

Ten behoeve van de tweede ontsluiting (Voorweg - rotonde Veren Ambachtseweg - Spoorlaan) wordt onder de Rijksstraatweg door een ongelijkvloerse kruising gemaakt. Het profiel Rijksstraatweg blijft daarbij zoveel mogelijk behouden. Er komen voorzieningen (bijvoorbeeld schuifdeuren of schotbalken) om de functie als compartimenteringsdijk te waarborgen.

Voorweg

De huidige Voorweg wordt in het plan verbonden met de Veren Ambachtseweg en de Spoorlaan. Op die manier worden de bedrijfsterreinen Barendrecht - Oost en Veren Ambacht intern gekoppeld aan Nieuw Reijerwaard. Door het vrij liggende fietspad naast de Voorweg ontstaat een veilige en rechtstreekse fietsverbinding vanuit Ridderkerk met onder meer de scholen en het station. Ter plekke van de Rijksstraatweg komt een ongelijkvloerse kruising.

De grens van het bouwvlak ligt op 5 meter uit de kavelgrens. De hoogte van de bedrijven langs de Voorweg bedraagt maximaal 15 meter in de rooilijn. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

Bedrijfslanen

Drie lange lanen zorgen voor de ontsluiting van alle bedrijfskavels. De lanen volgen de richting van het landschapspatroon. Het profiel bestaat uit 7 meter wegverharding met aan weerszijden 8 meter groenstrook (tevens leidingzone) met daarin laanbomen. Op de overgang van het openbaar gebied naar de bedrijfskavels staat een begroeid hekwerk.

De 1e bedrijfslaan is zo gesitueerd dat de bestaande hoge druk gasleiding grotendeels in de leidingzone valt. Daardoor zijn de bedrijfskavels hier minder diep. De 2e en 3e bedrijfslaan zijn zo geprojecteerd dat bedrijfskavels met een optimale diepte van circa 150 meter worden gevormd.

Binnen de bedrijfskavels wordt langs de lanen een zone van 35 meter vrijgehouden van bedrijfsbebouwing. Daardoor ontstaat een erf-zone ter structurering van manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, laad- en los perrons, parkeren en dergelijke. De intentie is tevens om hiermee te bevorderen dat qua ruimtebeslag efficiënte, zoveel mogelijk, aaneengesloten bedrijfspanden ontstaan, zonder onnodige dwarswegen. Binnen deze zone is binnen bepaalde spelregels wel een overbouwing ten behoeve van kantoren en dergelijke toegestaan, met een zodanige doorrijhoogte (minimaal 5,5 meter) dat de logistieke mogelijkheden zo min mogelijk worden beperkt.

De hoogte van de bedrijven bedraagt langs de lanen maximaal 30 meter.

Rand langs A15 (Krommeweg)

Het bedrijventerrein heeft hier gezien vanaf de snelweg een coulissen-achtige structuur. De bestaande Krommeweg blijft gehandhaafd maar krijgt in de toekomst volledig een functie als fietspad. De Krommeweg wordt aan weerszijden geflankeerd door een waterpartij. Aan de bedrijfszijde gaat het om een nieuwe watergang die - om voldoende capaciteit te hebben - circa 10 meter breed moet zijn. Het beoogde informele karakter van de Krommeweg wordt versterkt door de aanplant van bijvoorbeeld knotwilgen.

De grens van het bouwvlak ligt op 7,5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

Rand langs A16 (Krommeweg)

Het profiel van de bestaande Krommeweg wordt gecontinueerd langs de A16. De brede waterpartij aan de snelwegzijde maakt plaats voor een smallere watergang en bestaande bosgroepen. Aan de bedrijfskant van de Krommeweg wordt ook hier een nieuwe watergang van circa 10 meter breedte aangelegd. Het fietspad / de Krommeweg sluit bij het bosperceel aan op het viaduct over de A16 richting Ridderkerk.

De grens van het bouwvlak ligt op 7,5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

Rand langs de Blaakwetering

De Blaakwetering vormt de overgang tussen het nieuwe bedrijfsterrein en het buitengebied, dat is aangewezen voor concentratie van glastuinbouw. De watergang vormt een belangrijke schakel in het watersysteem maar blijft zelf in principe ongewijzigd. Aan de noordzijde van de Blaakwetering komt een nieuwe weg die de bedijfslanen onderling met elkaar verbindt.

Het is denkbaar dat -in aansluiting op de glastuinbouw aan de overzijde van het water- op de logistieke bedrijven kassen worden gerealiseerd. Ook in de regelgeving van het inpassingsplan wordt dit mogelijk gemaakt.

De grens van het bouwvlak ligt op 5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

5.2.4 Bouwhoogtes en verkavelingsprincipes

De maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt overwegend 30 meter. Bij de Rijksstraatweg, langs de hoofdontsluitingen en langs de randen zijn de toegestane bouwhoogte over een beperkt gebied lager. De hoogte van 30 meter maakt meervoudig grondgebruik mogelijk en aantrekkelijk. Daarbij wordt gebruik gemaakt van liften en hellingbanen voor het verticale transport. Met de huidige logistieke techniek zijn verdieping hoogtes tot 10 meter haalbaar en commercieel aantrekkelijk.

Ook op andere wijze worden compacte bouw en efficiënt ruimtegebruik bevorderd. In woningbouwtermen gesproken: hier geen vrijstaande bungalows maar zo veel mogelijk aaneengeschakelde bebouwing in meerdere lagen. De stedenbouwkundige opzet - met uitgeefbaar gebied in langgerekte stroken - maakt het mogelijk dat grotendeels aaneengesloten bedrijfsbebouwing wordt gerealiseerd. De stroken laten zich naar behoefte indelen in langere of kortere kavels.

Langs de lanen is een zone van 35 meter vrijgehouden van bedrijfsbebouwing. Daardoor ontstaat een erf-zone ter structurering van manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, laad- en los perrons, parkeren en dergelijke. Binnen deze zone is binnen bepaalde spelregels alleen 'opgetilde' bebouwing ten behoeve van kantoren en dergelijke toegestaan, waar vrachtwagens onder door kunnen rijden. Parallel aan de openbare bedrijfslanen zijn ook aan de achterzijde van de kavels op eigen terrein 7,5 meter diepe zones voorzien die vrijgehouden worden van bebouwing. In die zones kan een (eventueel collectieve)

ontsluiting aan de achterzijde worden gerealiseerd. De flexibiliteit en gebruiksmogelijkheden (bijvoorbeeld extra laad- en losdocks) nemen daardoor toe. Dwarsstraten zijn bij deze opzet niet of slechts in beperkte mate nodig.

Bijgaande afbeeldingen tonen een denkbeeldige verkaveling met bedrijven van verschillende grootte.

5.2.5 Beeldkwaliteit

De aantrekkelijkheid en wervingskracht van Nieuw Reijerwaard wordt in hoge mate bepaald door de beeldkwaliteit en uitstraling van gebouwen en openbare ruimtes. De belangrijkste aandachtsgebieden in dit verband zijn de stedenbouwkundige hoofdruimtes en de randzones. Om de gewenste beeldkwaliteit, samenhang en allure te bereiken zijn nadere spelregels noodzakelijk. Deze worden in een later stadium opgesteld.

In het kader van het inpassingsplan zijn vooral de buitenranden van belang. Het gaat dan om de zones langs de Rijkstraatweg, langs de A15 en A16 en langs de Blaakwetering. Op de beeldkwaliteit van deze randen wordt hieronder kort ingegaan.

Randzone Rijksstraatweg

De nadruk ligt hier op een landschappelijke uitstraling. Tussen het bedrijfsterrein en het woonlint Rijksstraatweg wordt een landschappelijk zone met groen en water aangelegd. Samen met het bestaande groen en het water aan de westzijde van het dijklint ontstaat een 'Groene zone'.

Figuur 21: dwarsprofiel Rijksstraatweg

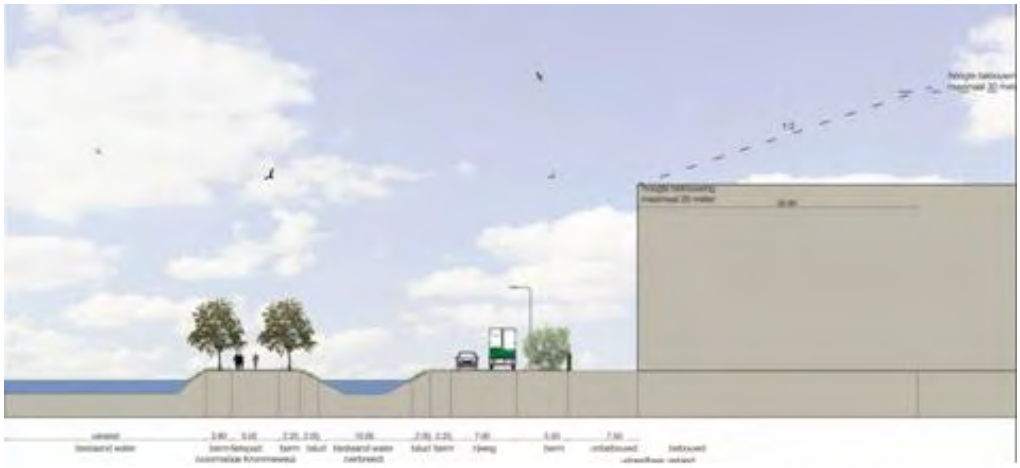
Een tenminste 7 meter hoog grondlichaam met een flauw talud richting Rijksstraatweg en een steiler talud richting bedrijfsterrein vormt de landschappelijke overgang naar het bedrijventerrein. De achterliggende bedrijven kunnen met vegetatiedaken op dit grondlichaam aansluiten. De boerderij 'Bouwlust' - een rijksmonument - krijgt in deze groene wig een prominente plek.

De hoogte van de bedrijven bedraagt maximaal 10 meter aan de zijde van de Rijksstraatweg. Van daaruit kan de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 2:5 oplopen tot maximaal 20 meter.

De landschappelijke inrichting van de Groene wig wordt in een later stadium nader bepaald en uitgewerkt.

Randzone langs de A15

Gezien vanaf de A15, die hier plaatselijk op 15 meter hoogte ligt, heeft het bedrijventerrein een coulissen-achtige structuur met bebouwingsstroken afgewisseld door de open zones met de bedrijfslanen en hun bomenrijen.



Figuur 22: dwarsprofiel Krommeweg aan de A15

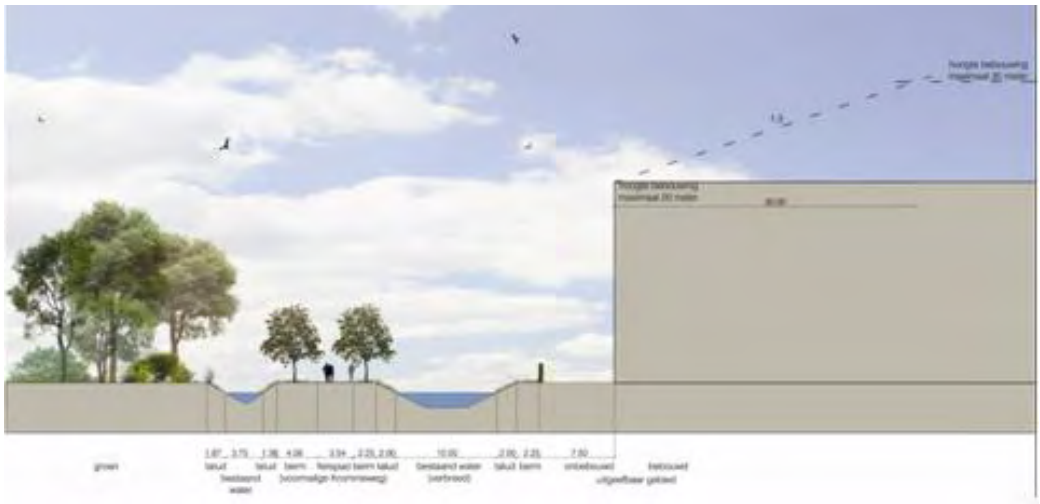
De wegen met hun bermen, de waterpartijen aan weerszijden van de Krommeweg en een onbebouwde zone op uitgeefbaar gebied zorgen voor de benodigde afstand. Meer oostelijk onttrekt dichte beplanting tegen het talud van de A15 het zicht op het bedrijventerrein.

De zijde van de A15 heeft een representatief karakter. Representatieve elementen zoals kantoren zijn hier mogelijk en gewenst. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

Enige samenhang en uniformiteit in kleurpalet en materiaalgebruik van de bebouwing is wenselijk. Daarbij mogen de kantoorgedeeltes in kleur- en materiaalgebruik contrasteren met de bedrijfsloodsen. Het toepassen van begroeide gevels of van bomen die hoge, blinde gevels afschermen wordt gestimuleerd. Een en ander wordt in later stadium uitgewerkt.

Randzone langs de A16

Langs de A16 wordt zicht op het bedrijventerrein grotendeels weggenomen door de aanwezige beplantingen. Daarom worden hier minder hoge eisen gesteld aan een representatieve uitstraling. Een bedrijfsontluitingsweg met bijbehorende docks is hier toegestaan. Wel dient de beeldkwaliteit vanaf de Krommeweg, een belangrijke fietsroute, de nodige aandacht te krijgen.



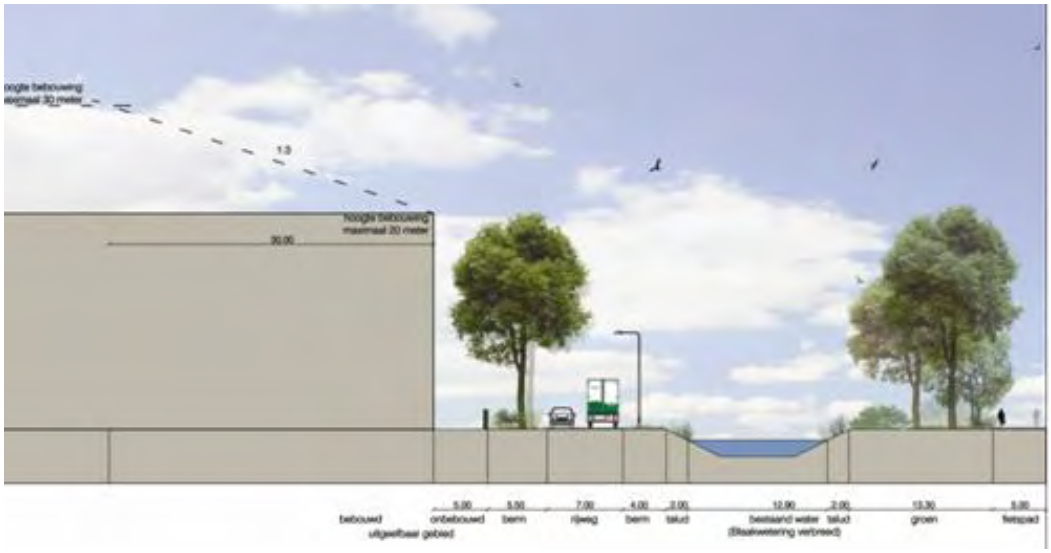
Figuur 23: dwarsprofiel Krommeweg aan de A16

De grens van het bouwvlak ligt op 7,5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

Randzone langs de Blaakwetering

De Blaakwetering vormt de overgang tussen het nieuwe bedrijfsterrein en het agrarische gebied. Voor een deel zijn hier glastuinbouwbedrijven aanwezig. Deze worden ontsloten vanaf de Hoogzandweg, tevens een in belang toenemende recreatieve fietsverbinding.

Aan de zijde van de Blaakwetering is een representatieve uitstraling gewenst. De beoogde landschappelijke inrichting rond de Blaakwetering draagt hier toe bij. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter. Representatieve elementen zoals kantoren zijn hier mogelijk. Samenhang en eenheid in kleurpalet en materiaalgebruik is wenselijk. Het toepassen van begroeide gevels of van bomen die hoge, blinde gevels afschermen wordt gestimuleerd. Een en ander wordt in later stadium uitgewerkt.



Figuur 24: dwarsprofiel zuidelijk deel plangebied bij de Blaakwetering

Provinciaal landschap

Ten zuidoosten van het plangebied ligt het provinciale landschap IJsselmonde. Conform de provinciale structuurvisie van Zuid-Holland ligt het accent daar op integrale bescherming, alsmede de recreatieve bereikbaarheid. Er is vanwege Nieuw Reijerwaard geen fysiek ruimtebeslag binnen dit landschap of de bijbehorende bufferzone. Het provinciaal landschap blijft gevrijwaard van verstedelijking. Recreatieve routes vanuit de stedelijke omgeving naar dit landschap veranderen niet. De groene wig kan bovendien bijdragen aan de beleving van een route tussen de stad en het provinciaal landschap. In het kader van het milieueffectrapport is Nieuw Reijerwaard vanuit het provinciale landschap gevisualiseerd. Vanwege de bestaande bebouwing tussen dit landschap en Nieuw Reijerwaard is ten hoogste zicht op enkele hogere gebouwen en de windturbines. Dit beeld is niet verstorend ten opzichte van de omliggende stedelijke omgeving van de stadsregio, waardoor de visuele kwaliteit van dit landschap niet bijzonder verandert.

5.2.6 Verkeersstructuur

Autoverkeer

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard brengt een aantal wijzigingen met zich mee in de ontsluitingsstructuur:

1. De realisatie van een turboverkeersplein ter plaatste van de IJsselmondse Knoop;
2. Een nieuwe ontsluitingsweg vanuit Nieuw Reijerwaard in westelijke richting: aansluiting op BT-Oost en Verenambacht;
3. Ontsluiting woningen aan de Rijksstraatweg;
4. Interne ontsluiting binnen Nieuw Reijerwaard: de Voorweg en bedrijfslanen.

Ad 1. IJsselmondse Knoop

Het bedrijventerrein wordt in verschillende richtingen ontsloten. De belangrijkste ontsluitingsweg is de huidige Verbindingsweg. De Verbindingsweg ligt momenteel buiten de bebouwde kom, maar komt door de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard binnen de bebouwde kom te liggen.

De Verbindingsweg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. In oostelijke richting kruist de Verbindingsweg de A16 en sluit vervolgens aan op de Populierenlaan in Ridderkerk. In westelijke richting geeft de Verbindingsweg toegang tot de IJsselmondse Knoop en afslag 20 van de A15. Deze route vormt de belangrijkste toegangsweg tot Nieuw Reijerwaard voor extern gericht verkeer.

Ter plaatse van de IJsselmondse Knoop wordt een turboverkeersplein gerealiseerd. Dit plein heeft vijf armen: Verbindingsweg, IJsselmondse Randweg, toe-/afrit A15, Dierensteinweg en Verenambachtseweg. Door middel van verkeersregelinstallaties wordt verkeer 'toegelaten' op het plein en wordt het over het plein geleid. Het verkeer hoeft alleen de vooraf gekozen strook te blijven volgen en eventueel te stoppen bij verkeerslichten. Door dit principe is sturing van verkeer vooraf belangrijk. In het ontwerp van het turboverkeersplein en de vijf armen wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor voorsorteren. Meer over (de doorstroming op) het turboverkeersplein is opgenomen in de paragraaf 'Verkeersafwikkeling'.

In figuur 25 is een afbeelding weergegeven van een préschetsontwerp van het turboverkeersplein en een referentiefoto van een rond, vierarmig turboverkeersplein op het kruispunt van de N209/N471.

Figuur 25: Indicatie turboverkeersplein en referentiebeeld turboverkeersplein N209/N471.

Ad 2. Ontsluiting in westelijke richting: aansluiting op BT-Oost en Verenambacht

Naast de Verbindingsweg wordt Nieuw Reijerwaard in westelijke richting aangesloten op de rondweg van Barendrecht. Deze nieuw aan te leggen ontsluitingsweg kruist de Rijksstraatweg ongelijkvloers. Deze ontsluitingsweg is geprojecteerd in het verlengde van de nog te realiseren Spoorlaan. Op het kruispunt Veren Ambachtseweg/Spoorlaan wordt een rotonde aangelegd waar de nieuwe ontsluitingsweg de vierde arm van vormt.

De nieuwe ontsluitingsweg wordt gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h.

Ad 3. Ontsluiting in zuidelijke richting via de Rijksstraatweg.

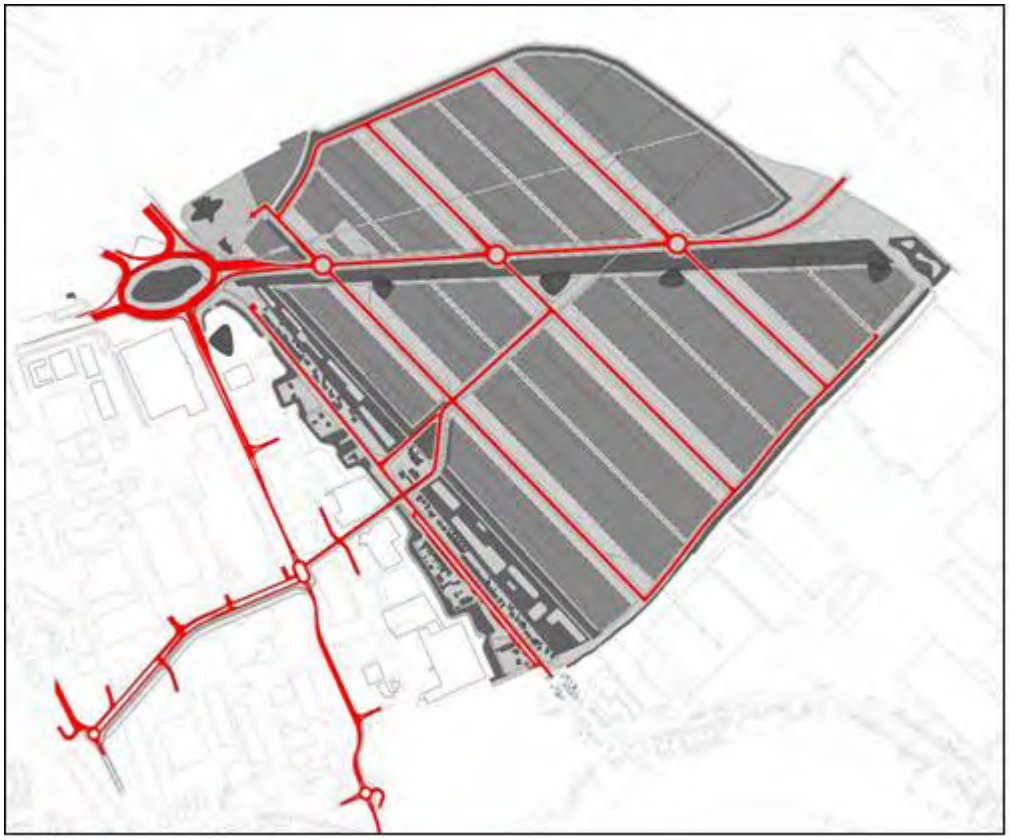
In de huidige situatie is er vanaf de Rijksstraatweg een verbinding met de Voorweg die toegang geeft tot de Verbindingsweg. Daarnaast kan autoverkeer de Rijksstraatweg in zuidelijke richting afrijden. De route via de Rijksstraatweg wordt gebruikt als sluiproute. In de afgelopen jaren zijn maatregelen getroffen om sluipverkeer op deze route te ontmoedigen. Door de aanleg van nieuwe infrastructuur in het kader van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard, kan het gebruik van de route via de Rijksstraatweg juist aantrekkelijker worden. Dat is een ongewenste ontwikkeling. Om sluipverkeer te voorkomen wordt dan ook een voorziening getroffen om de sluiproute te knippen, door bijvoorbeeld een poller de

plaatsen of door middel van cameraregistratie of de aanleg van een chicane.

Deze voorziening wordt geplaatst op de Voorweg, nabij de aansluiting op de Rijksstraatweg. Bewoners van de woningen aan de Rijksstraatweg ter hoogte van Nieuw Reijerwaard kunnen de voorziening passeren. Dit geldt ook voor lijndiensten en calamiteitenvoertuigen. Zwaar vrachtverkeer kan de voorziening niet passeren. Ook het huidige sluipverkeer op deze route zal hierdoor verdwijnen. Dit leidt tot een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Rijksstraatweg en omgeving.

Ad 4. Ontsluiting binnen Nieuw Reijerwaard

Vanaf de Verbindingsweg, de primaire ontsluiting van Nieuw Reijerwaard, kan verkeer drie bedrijfslanen oprijden. Deze drie bedrijfslanen liggen parallel aan elkaar. Ze sluiten aan op de Verbindingsweg door middel van een ruim geprojecteerde rotonde, zodat vrachtwagens de draai goed kunnen maken.



Figuur 26: auto-ontsluiting Nieuw Reijerwaard

Op de bedrijfslanen liggen de in- en uitritten van percelen. Vanwege de bebouwingsvrije zone direct langs de bedrijfslanen is er voldoende vrije ruimte voor vrachtverkeer om te laden/lossen, keren en parkeren op eigen terrein. Doordat deze handelingen op eigen terrein plaatsvinden, ondervindt het verkeer op de bedrijfslanen hier geen hinder van.

De bedrijfslanen worden op twee plaatsen met elkaar verbonden: via de Verbindingsweg en de Voorweg. Omdat de huidige Voorweg te smal is voor het toekomstige verkeer, wordt de rijbaan verbreed. Deze twee wegen die de bedrijfslanen met elkaar verbinden, hebben geen inritten en dus ook geen bebouwingsvrije zone direct langs de weg op de percelen. Deze wegen worden aangelegd om de bedrijven binnen het plangebied via een directe route met elkaar te verbinden. Ook voor de Verbindingsweg geldt dat hier geen in-/uitritten worden aangelegd.

Langzaam verkeer

Nieuw Reijerwaard is goed bereikbaar voor fietsers. Er liggen verschillende fietsroutes in (de omgeving van) het plangebied. Vanuit de stadsregio zijn regionale routes aangewezen

die de kernen - waaronder Ridderkerk en Barendrecht - met de regio verbinden. Er ligt een regionale route op de Verbindingsweg, Rijksstraatweg en de Krommeweg. Ook het fietspad dat in het verlengde van de Krommeweg is aangelegd en de snelweg volgt, is aangeduid als een regionale route, alsmede de fietsroute in noordelijke richting, onder de Ridderster door. De kwaliteit van deze routes blijft behouden of wordt zelfs verbeterd, zoals op de Rijksstraatweg.

De verkeersintensiteit van de Rijksstraatweg neemt namelijk af als gevolg van een voorziening die alleen bestemmingsverkeer doorlaat, waardoor de fietsveiligheid op deze route toeneemt. Het nieuw aan te leggen turboverkeersplein, op het kruispunt van de Verbindingsweg, Veren Ambachtseweg, Dierensteinweg, toe-/afrit A15 en de IJsselmondse Randweg, wordt voorzien van ongelijkvloerse kruisingen voor het langzaam verkeer. Fietsers kruisen in de toekomst dus ongelijkvloers dit knooppunt van wegen. Dit is eveneens een kwaliteitsverbetering in het fietsroutenetwerk: zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van het fietsverkeer verbeteren.

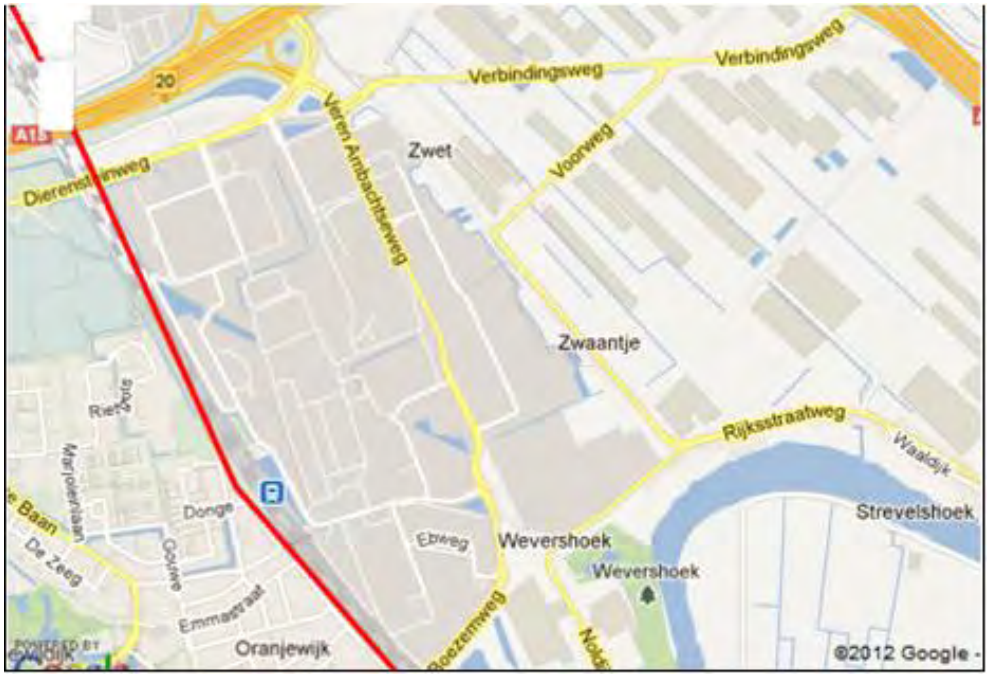
In figuur 27 is een uitsnede opgenomen van de kaart met regionale fietsroutes in rood en recreatieve fietsroutes in groen.

Figuur 27: Uitsnede fietsroutekaart (bron: Verkeersplan Ridderkerk, Module Langzaam Verkeer, 2009-2015, Mobycon, maart 2009).

De Verbindingsweg is zowel aan de noord- als zuidzijde voorzien van een vrijliggend fietspad. Ook de Dierensteinweg, de Spoorlaan en de westelijke ontsluitingsweg van Nieuw Reijerwaard in het verlengde van de Spoorlaan (hierna te noemen: Verlengde Spoorlaan) voorzien in vrijliggende fietspaden. Dit is conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De Spoorlaan krijgt een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van de weg met daarnaast een voetpad. Het profiel van de Verlengde Spoorlaan sluit hierop aan.

Deze vrijliggende fietsverbinding vanaf het station Barendrecht wordt via de Voorweg doorgetrokken en sluit aan op het fietspad aan de zuidzijde van de Verbindingsweg. Ook het voetpad wordt doorgetrokken. Via het netwerk van vrijliggende fietspaden is Nieuw Reijerwaard verbonden met de geprojecteerde snelfietsroute Rotterdam-Dordrecht (F16). De aanleg van deze snelfietsroute is in 2011 gestart met deelprojecten. De snelfietsroute ligt

parallel aan de spoorlijn, even ten westen van het plangebied. De ligging is weergegeven in figuur 28.



Figuur 28: Uitsnede ligging snelfietsroute Rotterdam - Dordrecht (F16) (brond: Google Maps)

Het plan maakt teven achter de horecavoorziening langs een directe fietsverbinding tussen de Krommeweg en het verkeersplein mogelijk.

Op de bedrijfslanen en de wegen die de bedrijfslanen met elkaar verbinden, wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Een uitzondering hierop vormt, zoals genoemd, de Voorweg als onderdeel van een regionale fietsroute wordt voorzien van een vrijliggend fietspad. Op de interne wegen van het bedrijventerrein worden voor voetgangers paden voorzien in de berm.

Openbaar vervoer

In (de omgeving van) het plangebied liggen diverse voorzieningen voor het openbaar vervoer. Ten westen van het plangebied ligt het treinstation Barendrecht. Vanaf de Rijksstraatweg is de afstand tot het treinstation hemelsbreed circa 1 km, vanaf de meest oostelijk geprojecteerde rotonde Verbindingsweg/bedrijfslaan bedraagt deze afstand circa 1,9 km. Vanaf het station rijden treinen in noordelijke richting naar Rotterdam en in zuidelijke richting naar Dordrecht.

Op de huidige oostelijke bedrijventerreinen van Barendrecht (BT-Oost) en het bedrijventerrein Veren Ambacht rijdt een lijndienst die het treinstation verbindt met de bedrijven. Voor een goede OV-verbinding van Nieuw Reijerwaard met het treinstation kan met de vervoerder worden besproken om deze lijndienst uit te breiden. Daarnaast zijn er twee lijndiensten die in het plangebied lopen. Via de Verbindingsweg rijdt een lijndienst tussen Rotterdam en Ridderkerk, met een halte in het plangebied ter hoogte van het bestaande hotel / conferentiecentrum. Ook rijdt er een lijndienst via de Rijksstraatweg. Aan de noordzijde van de Rijksstraatweg is hiervoor een bussluis ingericht. Vanwege de aanleg van het turboverkeersplein komt de bussluis te vervallen: de doorgang voor lijndiensten kan niet goed in het ontwerp van het turboverkeersplein worden ingepast.

In overleg met de vervoerder wordt een alternatief bepaald. De route kan bijvoorbeeld worden omgeleid via de meest westelijke bedrijfslaan, waar buslijnen via de Voorweg de Rijksstraatweg kunnen bereiken. Ook zijn alternatieve routes denkbaar, waarmee een groter gedeelte van het bedrijventerrein via de lijndienst wordt ontsloten.

De ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer is op basis van bovengenoemde

OV-voorzieningen goed te noemen. Daarnaast liggen er kansen voor verdere verbetering van de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard per openbaar vervoer.

Parkeren

Het parkeren van de bedrijven vindt plaats op eigen terrein. Voor de parkeernormering wordt aangesloten bij de CROW-normen.

Gezien de aard van het bedrijventerrein is het niet benodigd om in de openbare ruimte parkeervoorzieningen te realiseren. Wel wordt een centrale voorziening gerealiseerd voor het parkeren van vrachtwagens. Het agro-logistieke karakter betekent dat er veel internationaal vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein rijdt. Vrachtwagens kunnen parkeren op het centrale parkeerterrein, waar tevens sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn. Binnen het plan is rekening gehouden met een centrale parkeervoorziening voor vrachtwagens van maximaal twee hectare. De parkeervoorziening wordt mogelijk gemaakt binnen de bedrijfsbestemming, rekening houdend met het minimaliseren van mogelijke overlast voor de omgeving. Ter voorkoming van geluidoverlast door (koel)agregaten wordt een vaste stroomaansluiting voor vrachtwagens gerealiseerd.

De parkeervoorziening wordt in ieder geval niet op het terrein tussen de Rijksstraatweg en halverwege de eerste en tweede bedrijfslaan gesitueerd. Dit is in de regels van het inpassingsplan uitgesloten.

Hoofdstuk 6 Milieueffectrapportage

Ten behoeve van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is een milieueffectrapportage(m.e.r)-procedure doorlopen. Hiermee zijn de milieueffecten van de ontwikkeling ten behoeve van het ruimtelijk besluit (dit inpassingsplan) in beeld gebracht. In dit hoofdstuk zijn belangrijkste conclusies van het milieueffectrapport beschreven.

6.1 Procedure

Parallel met het vooroverleg op basis van het concept ontwerp Inpassingsplan is ten behoeve van de m.e.r. de notitie reikwijdte en detailniveau ter inzage gelegd. In die notitie is aangegeven wat het voornemen was om in het kader van de m.e.r.-procedure te onderzoeken. Op basis van die notitie, de zienswijzen daarop en het vooroverleg is door DCMR een advies voor reikwijdte en detailniveau opgesteld en is het milieuonderzoek op enkele aspecten aangepast. Het milieueffectrapport is inmiddels opgesteld en samen met dit ontwerp inpassingsplan ter visie gelegd.

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard valt onder de Crisis- en Herstelwet. Dit houdt voor de milieueffectrapportage Nieuw Reijerwaard concreet in dat vooraf geen richtlijnadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) is gevraagd. Ook is er geen verplichting tot alternatievenonderzoek.

Aanvullend op het geen wettelijk verplicht is wordt het MER wel getoetst door de Cie-m.e.r. Ook is het effect van een aantal (inrichtings)varianten onderzocht;

- wel of geen derde ontsluiting tussen Nieuw Reijerwaard en Veren Ambacht;
- een groene wig (van smal naar breed) of groene zone (overal 100 meter) tussen het bedrijventerrein en de Rijksstraatweg;
- variaties in de omvang van de windturbines langs de Verbindingsweg.

6.2 Conclusies

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is mogelijk binnen de vigerende milieuwetgeving. De verandering van de milieusituatie is voor de meeste aspecten ten opzichte van de autonome situatie beperkt. Het verkeer kan afgewikkeld worden met een nieuw te realiseren verkeersplein bij de IJsselmondse knoop. Anders dan via de beoogde ontsluiting via het verkeersplein naar de A15 treden in de omgeving, waaronder in Ridderkerk en Rijsoord, geen bijzondere veranderingen van verkeersstromen op.

De belangrijkste milieueffecten spelen bij woningen aan de rand van het plangebied. Geluid ten gevolge van het bedrijventerrein is hierbij een belangrijk aandachtpunt, zeker langs de Rijksstraatweg die ligt tussen het bestaande Veren Ambacht en het nieuwe bedrijventerrein. Het effect wordt daar beperkt door realisatie van een groene zone met aarden wal.

De meeste ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden ondervinden geen bijzonder nadelige gevolgen van de ontwikkeling ten opzichte van de autonome situatie. Ook zijn in een passende beoordeling significante effecten op verderop gelegen Natura 2000-gebieden uitgesloten. De bodem en het watersysteem blijven na realisatie van het plan goed functioneren en het plan heeft een duurzame stedenbouwkundige opzet. Wel is het van belang om de potentie die het plan heeft voor duurzame energieopwekking en andere duurzaamheidsmaatregelen te borgen bij de uitgifte van de gronden.

De varianten zijn maar in zeer beperkte mate onderscheidend. Het aanpassen van de groene wig tot een overal 100 meter brede groene zone en het realiseren van twee turbines met een ashoogte van 100 meter, in plaats van drie windturbines van 80 meter, leiden niet tot een andere waardering van de milieueffecten. De derde ontsluiting onderscheid zich in negatief

opzicht vanwege de ligging in het gebied van de boomgaard, die deel uitmaakt van het provinciale landschap. Daar staat tegenover dat indien de derde ontsluiting gerealiseerd wordt, ook invulling gegeven wordt aan de groene en extensief recreatieve doelstelling voor dit gebied.

Maatregelen om het milieueffect te beperken betreffen hoofdzakelijk maatregelen nabij de Rijksstraatweg. Door in de zone nabij de Rijksstraatweg geen grootschalige vrachtwagenparkeervoorziening toe te staan is de kans op hieraan gerelateerde milieu- en sociale hinder kleiner.

De variant die uiteindelijk in het inpassingsplan is opgenomen is de variant met een overal 100 meter brede groene zone parallel aan de Rijksstraatweg en waarbij niet voorzien wordt in een derde ontsluiting ter plaatse van het gebied van de boomgaard. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid wordt de keuze voor twee of drie windturbines aan de markt gelaten.

Hoofdstuk 7 Milieu en overige aspecten

Om de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan aan te tonen, zijn verschillende milieu- en gebiedsonderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk zijn de voor het inpassingsplan relevante sectorale aspecten in beeld gebracht, waarbij per aspect een korte inleiding is gegeven, gevolgd door een conclusie welke naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek getrokken kan worden. Er wordt ingegaan op de aspecten bedrijven en milieuzonering, akoestiek, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, cultuurhistorie, archeologie, externe veiligheid, natuur en waterhuishouding.

De rapportages die ten grondslag liggen aan de onderstaande beschrijvingen zijn als losse bijlagen bij het inpassingsplan en MER in te zien.

7.1 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Bedrijven en milieuzonering

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 6, met bijbehorende minimale afstanden tot de woongebieden.

In de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar.

Verwezen wordt naar de VNG-brochure "bedrijven en milieuzonering" en de daarin gehanteerde milieucategorieën. Om inzicht te verschaffen in de verschillende milieucategorieën van diverse typen bedrijven is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen bij de regels, welke is gebaseerd op de VNG-brochure "bedrijven en milieuzonering" (2009).

Onderzoek

De milieuzonering binnen Nieuw Reijerwaard wordt gebaseerd op het principe 'inwaarts zoneren' volgens de VNG. Inwaarts zoneren betekent dat in de omgeving van gevoelige objecten (woningen) lichtere milieucategorieën worden toegestaan en de zwaardere milieucategorieën op een grotere afstand van deze objecten. Het plangebied is geschikt voor bedrijven uit milieucategorie 3 en 4. Uitgaande van het gebiedstype 'gemengd gebied' is op basis van deze categorisering het bedrijventerrein als volgt ingedeeld;

- milieucategorie 3.1: van 30 meter;
- milieucategorie 3.2: vanaf 50 meter;
- milieucategorie 4.1: vanaf 100 meter;
- milieucategorie 4.2: vanaf 200 meter.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. Bij de Rijksstraatweg is

uitgegaan van de (achter)grens van de woonpercelen.

Conclusie

Door het principe van inwaarts zoneren toe te passen in onderhavig inpassingsplan ontstaan geen conflicterende situaties tussen hinder veroorzakende bedrijfsactiviteiten en gevoelige functies. Vanuit het aspect milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor onderhavig inpassingsplan.

7.2 Akoestiek

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de invloed van de ontwikkeling Nieuw Reijerwaard en aanverwante ruimtelijke ingrepen (zoals de aanleg van een nieuw verkeersplein nabij de IJsselmondse Knoop) op de omgeving te bepalen. Dit onderzoek is bij het inpassingsplan opgenomen als bijlage van het MER. In onderstaande paragraaf worden de planologisch relevante aspecten uit het onderzoek beschreven.

Beleidskader

Wet geluidhinder

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Binnen het plangebied worden enkele nieuwe wegen aangelegd en is sprake van een reconstructie van bestaande wegen (in het kader van onderhavig plan met name de realisatie van het turboverkeersplein).

Op basis van de Wgh dient bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet wordt overschreden.

Daarnaast dient voor de aanpassingen aan bestaande wegen aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot zone van de weg.

Wet milieubeheer

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder (waaronder geluidhinder) kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe.

Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 6, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden. Ten aanzien van de woningen aan de Rijksstraatweg en de bedrijfswoningen aan de Hoogzandweg wordt in de uitwerking van de bestemming 'Bedrijventerrein' een milieuzonering aangehouden. Onderhavig inpassingsplan gaat uit van het principe 'inwaarts zoneren'. Zie hiervoor § 7.1.

Onderzoek

Op het bedrijventerrein worden nieuwe wegen aangelegd, waarbij slechts geluidgevoelige objecten binnen de zone van enkele van deze nieuwe wegen zijn gelegen.

Eén nieuwe weg (de tweede ontsluitingsweg) wordt aangelegd die het bedrijventerrein ontsluit naar de Veren Ambachtseweg. Tussen de woningen Rijksstraatweg 316 en 318 wordt voor deze ontsluitingsweg een onderdoorgang aangelegd onder de Rijksstraatweg door.

Binnen de zone van de eerste bedrijfslaan (ten opzichte van de Rijksstraatweg) tussen de

Verbindingsweg en de Voorweg in het verlengde van de Krommeweg liggen eveneens geluidgevoelige bestemmingen. De overige nieuwe wegen zijn niet onderzocht.

De bestaande kruising tussen de Dierensteinweg, de zuidelijke toe- en afrit 20 Barendrecht van de A15, de IJsselmondse Randweg en de Veren Ambachtseweg wordt vervangen door een verkeersplein. Op dit verkeersplein sluiten de eerder genoemde wegen en de Verbindingsweg aan. In het kader van de aanleg van dit verkeersplein worden de genoemde wegen verlegd.

Het onderzoek richt zich op het bepalen van de geluidbelasting op de woningen binnen de geluidzone van de hiervoor genoemde wegen.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het wegverkeer op de eerste bedrijfslaan op het bedrijventerrein de geluidbelasting ten hoogste 42 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden wordt.

Ten gevolge van het wegverkeer op de nieuw aan te leggen tweede ontsluitingsweg bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 47 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Daarmee hoeven er geen maatregelen getroffen te worden en geen hogere waarden verleend te worden. Omwille van de woonkwaliteit zijn enkele woningen rondom de tweede ontsluitingsweg opgenomen in het plangebied en 'wegbestemd'. In het onderzoek is er daarnaast van uitgegaan dat de adressen Rijksstraatweg 400 tot en met 408 gesloopt worden. Op deze woningen vindt een onevenredige grote toename van de geluidbelasting plaats.

Voor 22 woningen aan de Rijksstraatweg is sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de aansluiting op de A15. Voor deze woningen bedraagt de toename meer dan 2 dB en is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op drie van deze woningen treedt eveneens een reconstructie-effect op ten gevolge van de IJsselmondse Randweg.

Het toepassen van een stiller wegdek of het plaatsen van een geluidscherm of -wal tussen de maatgevende wegen en de woningen aan de Rijksstraatweg is omwille van stedenbouw- en vervoerskundige redenen niet mogelijk. Om die rede worden door de gemeente Ridderkerk voor de 22 woningen aan de Rijksstraatweg hogere waarden vastgesteld.

Conclusie

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het wegverkeer op de nieuw aan te leggen nieuwe weg op het bedrijventerrein en de tweede ontsluitingsweg de geluidbelasting respectievelijk ten hoogste 42, 47 en 37 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Voor verschillende woningen aan de Rijksstraatweg is sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de A15 en de IJsselmondse Randweg tot maximaal 2,71 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Voor deze woningen bedraagt de toename daarmee meer dan 2 dB en is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Voor deze hogere grenswaarden, die vastgesteld worden door het college van burgemeester en wethouders van de Ridderkerk, wordt gelijktijdig met het ontwerpinpassinsplan een hogere waardenprocedure doorlopen.

7.3 Luchtkwaliteit

Beleidskader

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van het NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10) de

belangrijkste zijn. De gestelde normen voor NO_2 en PM_{10} bedragen 40 µg/m^3 voor de jaargemiddelde grenswaarden. Daarnaast wordt getoetst aan de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m^3, welke maximaal 35 keer per jaar mag worden bereikt.

Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM10 moet worden voldaan, geldt vanaf juni 2011. Voor NO_2 is dit tijdstip gesteld op 1 januari 2015. Deze data komen overeen met de uiterste data van de richtlijn.

Als een IBM-project is opgenomen in het NSL dan speelt het aspect luchtkwaliteit geen rol en is een nader onderzoek naar luchtkwaliteit niet nodig. De reden hiervoor is dat er in het NSL reeds maatregelen zijn opgenomen die de negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit ten gevolge van dat project te niet doen.

Onderzoek

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarin de rijksoverheid centraal borgt dat voor heel Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarover binnen de looptijd van het NSL een besluit wordt genomen, waaronder Nieuw Reijerwaard. Met opname van Nieuw Reijerwaard in het NSL, wordt voldaan aan de wetgeving met betrekking op de luchtkwaliteit. Aangezien Nieuw Reijerwaard is opgenomen in het NSL en daarmee geen nader luchtkwaliteitonderzoek vereist is, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig Inpassingsplan.

Oorspronkelijk was Nieuw Reijerwaard met 50 hectare in het NSL opgenomen. Aangezien het voornomen besluit 96 hectare netto bedrijventerrein toestaat, is door middel van een melding aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de omvang van het project gewijzigd. Bij de betreffende melding is rekenkundig aannemelijk gemaakt dat Nieuw Reijerwaard past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL, waarmee voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden met betrekking op de luchtkwaliteit.

Conclusie

Aangezien Nieuw Reijerwaard is opgenomen in het NSL en daarmee geen nader luchtkwaliteitonderzoek vereist is, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig inpassingsplan.

7.4 Bodemkwaliteit

Beleidskader

Wet bodembescherming

Ontwikkelingen kunnen, conform de Wet bodembescherming (Wbb) pas plaatsvinden als de (land- of water)bodem waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden geschikt is of door middel van sanering geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij iedere nieuwbouwactiviteit of bestemmingswijziging dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek voor vaststelling van het bestemmingsplan in beeld te zijn gebracht.

In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd. Er is daarbij wel een differentiatie mogelijk waarbij de bestaande situatie in relatie wordt gebracht met het toekomstige (gewijzigde) situatie ten aanzien van de functie / het gebruik van de gronden.

De kwaliteit van een verontreinigde bodem moet voor de realisatie van een nieuwe bestemming voldoen aan doelstellingen uit het BEVER beleid (beleidsvernieuwing bodemsanering). Het beleid is er op gericht functioneel om te gaan met eventueel aanwezige verontreinigingen: 'actief bodembeheer'. Actief bodembeheer wordt opgevat als een vorm van ketenbeheer: bescherming, hergebruik van licht verontreinigde grond en puin, beheer en sanering van 'nieuwe gevallen' van verontreinigingen en bestaande verontreinigingen bij

ruimtelijke ontwikkelingen. Als uitgangspunt geldt het 'stand still beginsel, met een plus'. Met andere woorden: minimaal de bestaande bodemkwaliteit behouden en, daar waar mogelijk, de bodemkwaliteit verbeteren.

Door vergunningverlening, toezicht en handhaving van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wbb wordt de bodem zo goed mogelijk beschermd tegen handelingen met bodembedreigende stoffen en worden nieuw ontstane verontreinigingen onderzocht en aansluitend gesaneerd.

Bodemvisie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft verschillende ambities op het gebied van bodemthema's geformuleerd. De relevante ambities zijn:

- Bodemdaling moet worden tegengaan en het huidige maaiveldniveau worden gehandhaafd. Daar waar dit niet mogelijk is moeten maatregelen worden genomen om het proces zoveel mogelijk te vertragen;
- Verder verlies aan open (groene) ruimte, waar de bodem zijn waterbufferende functie vervult, moet beperkt worden. Daar waar deze functie door bebouwing en verharding verloren is gegaan, moet het verlies aan waterbufferend vermogen (door bodemafdekking) zoveel mogelijk hersteld of gecompenseerd worden;
- Binnen de provincie Zuid-Holland staat het voorkomen van nieuwe lokale bodemverontreinigingen via de Wm (via vergunningseisen) centraal. Echter, daar waar deze desondanks toch ontstaan, dienen de activiteiten die tot de verontreiniging leiden onverwijld te worden beëindigd. De bodemkwaliteit moet dan worden hersteld, ongeacht het risico van de verontreiniging;
- Zoet grondwater moet in de gehele provincie beschermd worden (dus ook buiten de grondwaterbeschermingsgebieden). Dit betekent dat kwaliteitsverslechtering niet wordt toegestaan en dat kwaliteitsverbetering, tot aan de natuurlijke waarden, gestimuleerd moet worden.

Onderzoek

In september 2011 is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN 5725. Het doel van het onderzoek is om op een effectieve manier inzicht te krijgen in eventuele bodemgerelateerde risico's en knelpunten die vanuit de Wet bodembescherming of het Besluit bodemkwaliteit op kunnen treden.

Uit het vooronderzoek blijkt dat het plangebied voornamelijk als landbouwgrond en glastuinbouw in gebruik is (geweest). Op een aantal adressen in het plangebied zijn (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten en (voormalige) tanks geconstateerd. Door ingrepen in het plangebied is een aantal sloten gedempt.

De exacte locaties van de slootdempingen zijn onbekend. Ook kunnen in het plangebied plaatselijk ophogingen voorkomen.

Uit eerder uitgevoerd bodemonderzoeken blijkt dat in het plangebied plaatselijk matig tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en minerale olie kunnen voorkomen. Mogelijk kan er in het plangebied asbest voorkomen vanwege het voormalig gebruik van bijvoorbeeld asbesthoudende dakbedekking of asbesthoudende kitvoegen in kassencomplexen (bouwjaar vóór 1993).

Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Ridderkerk wordt het plangebied aangeduid met functie 'landbouw/natuur'. Echter kan de bodemkwaliteitskaart niet toegepast worden om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem te bepalen. Dit vanwege het voorkomen van diverse bodembedreigende activiteiten in het plangebied. Derhalve dient een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Om de uitkomsten van het historisch onderzoek te verifiëren, wordt een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN5740 uitgevoerd.

Conclusie

De resultaten van het uitgevoerde historisch bodemonderzoek vormen geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied, die met onderhavig inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt.

De uitkomsten van het uitgevoerde historisch bodemonderzoek worden nog geverifieerd middels een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN5740. DCMR heeft als bevoegd gezag ingestemd met de resultaten van het uitgevoerde historisch onderzoek. Voor het inpassingsplan is het uitgevoerde onderzoek toereikend. Er bestaat vanuit het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig inpassingsplan.

7.5 Cultuurhistorie

Beleidskader

Nota Belvedère

In de 'Nota Belvedère; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting' (1999) is door het Rijk een visie gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voornaamste opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten.

Ruimtelijke structuurvisie Zuid Holland (2010)

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;
- te bevorderen dat de cultuurhistorie kan worden beleefd en bijdraagt aan de recreatief toeristische kwaliteit van het landelijk gebied.

Cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) provincie Zuid - Holland

In de CHS wordt een overzicht gegeven van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Archeologische, historisch-landschappelijke en historisch-stedenbouwkundige gegevens zijn in deze digitale kaart op hoofdlijnen weergegeven. De provincie betrekt de cultuurhistorie bij ruimtelijke ontwikkelingen en richt zich hierbij vooral op het beschermen en versterken van het cultureel erfgoed voor zover dit is vastgelegd op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur.

Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Per 1 juli 2011 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van MoMo wijzigt het Bro (artikel 3.6.1. lid 2). Wat voor archeologie geldt, gaat voor al het cultureel erfgoed gelden. De volgende regel is dan kracht:

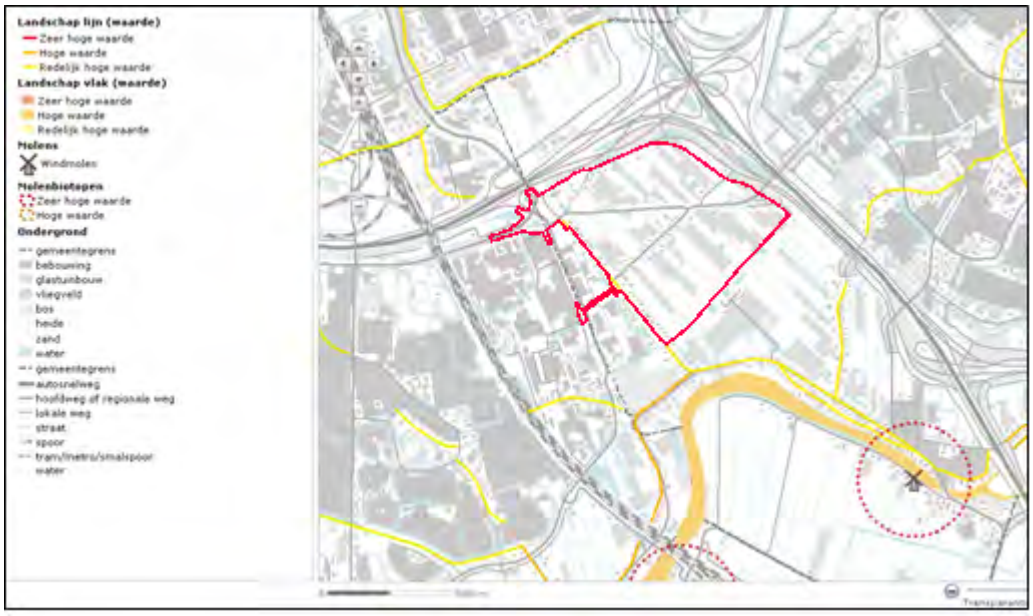
In de toelichting van het inpassingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Dat kan op verschillende manieren en kan van het wettelijk verplichte minimum tot en met uitgebreide eigen beleid.

Onderzoek

De Cultuurhistorische Atlas van de provincie Zuid-Holland laat een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen in de omgeving van het plangebied zien. Zo is de Rijksstraatweg aangeduid als een landschappelijke lijn met een redelijk hoge waarde. De Rijksstraatweg valt grotendeels buiten het plangebied. Op een plaats wordt een doorsteek gemaakt vanaf het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard richting de Veren Ambachtseweg. De landschappelijke kwaliteit van de Rijksstraatweg wordt daarmee echter niet aangetast. De

Rijksstraatweg wordt doorkruist waarbij de ontsluitingsweg onder de Rijksstraatweg doorloopt.

Ten zuiden van het plangebied is de Waal aangeduid als een landschappelijk vlak met een hoge waarde en bevindt zich een molen(biotoop) met een zeer hoge waarde. De ontwikkeling Nieuw Reijerwaard heeft geen invloed op beide elementen.



Figuur 29: uitsnede Cultuurhistorische Atlas (bron: www.zuidholland.nl)

Conclusie

De cultuurhistorische waarden in en om het plangebied vormen geen belemmering voor de realisatie van bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, die met onderhavig inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt.

7.6 Archeologie

Beleidskader

Verdrag van Malta

Dit verdrag stelt dat er op verantwoorde wijze dient te worden omgegaan met archeologische belangen in de ruimtelijke ordening. Het Verdrag van Malta is een verdrag dat in 1992 werd ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa, waaronder Nederland, en in 1998 is geratificeerd. Het Verdrag van Malta beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Uitgangspunt is dat het archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. Dit is gevat in drie principes:

1. In ruimtelijke ordeningsprocessen tijdig rekening houden met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden zodat er ruimte is voor archeologievriendelijke alternatieven. Zo wordt voorgesteld om steeds vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden om het bodemarchief zodoende beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de uitvoering van ruimtelijke plannen te beperken.
2. Streven naar behoud in situ van archeologische waarden. De bodem is de beste garantie voor een goede conservering van archeologische resten.
3. De verstoorder betaalt voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarde, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Andere belangrijke bepalingen uit het verdrag zijn:

- communicatie met het publiek;

- uitwisseling van kennis en archeologiedeskundigen tussen de landen.
- Het Verdrag van Malta heeft een vertaling gekregen in de Wet op de archeologische monumentenzorg die op 1 september 2007 in werking is getreden.

Onderzoek

Door de graafwerkzaamheden die plaatsvinden, kunnen eventueel aanwezige archeologische waarden in het gebied verloren gaan. Daarom is op basis van het verdrag van Malta, waaruit de Wet op de Archeologische Monumentenzorg uit 2007 is archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Op basis van het uitgevoerde bureauonderzoek luidt de conclusie dat de specifieke archeologische verwachting sterk samenhangt met de geomorfologische en bodemkundige situatie. De middelhoge trefkans die voor het plangebied op verschillende kaarten staat aangeduid moet dan ook worden gehandhaafd. Mogelijk zijn twee kreekruggen/restgeulen in het plangebied aanwezig. Daarvoor geldt een hoge trefkans. De archeologische verwachtingswaarde binnen het plangebied is in bovenstaande figuur opgenomen.

Binnen het plangebied kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode vanaf het mesolithicum, in geval van aanwezigheid van donken, en van het laat?neolithicum tot en met de nieuwe tijd. De archeologische resten worden vanaf maaiveld tot meer dan een meter beneden maaiveld verwacht.

Om de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied aan te tonen, wordt in eerste instantie een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase middels boringen uitgevoerd. Op die manier wordt de gespecificeerde verwachting van het bureauonderzoek getoetst en kan voor Nieuw Reijerwaard een uitspraak worden gedaan welke zones kansrijk blijven voor het aantreffen van archeologische waarden en welke zones kansarm zijn als gevolg van de resultaten van dat onderzoek.

Conclusie

Het plangebied kan nog niet worden vrijgegeven vanuit het aspect archeologie. Daarom is voor het hele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen.

Met een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase middels boringen dient de gespecificeerde verwachting uit het bureauonderzoek te worden getoetst.

7.7 Externe veiligheid

Beleidskader

Het wettelijk kader voor externe veiligheid wordt gevormd door diverse besluiten en circulaires:

- Inrichtingen (bedrijven): Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Transportroutes: circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, op termijn te vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev);
- Buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Deze wettelijke kaders gaan uit van een minimum veiligheidsniveau voor locaties via het plaatsgebonden risico (PR) en het beperken van het theoretisch aantal slachtoffers in geval van een incident via het groepsrisico (GR).

Het provinciale externeveiligheidsbeleid is opgenomen in het Beleidsplan externe veiligheid en het Uitvoeringsprogramma externe veiligheid (2010). De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) heeft daarnaast, in samenspraak met de DCMR Milieudienst Rijnmond, een scenarioanalyse inclusief gemeentelijke afwegingskaders opgesteld voor de gemeente Ridderkerk.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het externeveiligheidsbeleid bestaat uit twee onderdelen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het beleid omtrent het plaatsgebonden risico bestaat uit harde afstandseisen

tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het groepsrisico is een maat die aangeeft hoe groot de kans is op een ongeval met gevaarlijke stoffen met een bepaalde groep slachtoffers. Hoe hoger het groepsrisico, hoe groter deze kans.

Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in de vorm van contouren rond een risicobron. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek: de fN-curve. Deze curve geeft aan hoe groot de kans is op een ongeval met een bepaald aantal slachtoffers.

Binnen de plaatsgebondenrisicocontouren bestaat een bepaald jaarlijks risico om te komen te overlijden als gevolg van een calamiteit, uitgaande van een persoon die continu en onbeschermd op die locatie verblijft. Binnen deze contouren kunnen harde bouwbeperkingen gelden. Deze beperkingen kunnen per risicobron en per object verschillen.

De hoogte van het groepsrisico wordt niet alleen bepaald door de aard van de risicobron, maar ook door het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied daarvan (zie). Bij veel ruimtelijke besluiten moet de hoogte van dit groepsrisico verantwoord worden. Dit noemt men de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Verantwoordingsplicht

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het projectgebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de regionale brandweer. De onderdelen die aan bod kunnen komen zijn weergegeven in tabel 2.1, evenals de hoofdstukken waarin ze zijn uitgewerkt.

In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (Ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, november 2007) zijn deze onderdelen nader uitgewerkt en toegelicht.

Indien de verantwoordingsplicht niet juist is uitgewerkt terwijl dit wel verplicht is, kan dit tot vernietiging van het ruimtelijk besluit door de Raad van State leiden. Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico' dat overblijft nadat benodigde de veiligheidsverhogende maatregelen genomen zijn.

Onderzoek

Onderhavig inpassingsplan biedt ruimte aan de realisatie van bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Vanwege de aanwezigheid van diverse risicovolle activiteiten is externe veiligheid hierbij een relevant onderwerp. De omvang van het risico wordt gevormd door de risicobron, de mogelijke effecten bij een ongeval en het aantal personen in de omgeving van de risicobron.

Risicobronnen en risicobeoordeling

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat voor de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard de rijkswegen A15 en A16 en twee van de drie aanwezige hogedrukaardgastransportleidingen de grootste gevolgen voor de externe veiligheid van het gebied hebben. In mindere mate zijn een ammoniakkoelinstallatie (H.M. de Jong Koel- en Vrieshuis B.V.), een lpg-tankstation (Shell Tankstation Dierensteinweg B.V.) en een propaantank (MTS Boer-Den Hoedt) relevant.

Voor het plaatsgebonden risico zijn de 10^{-6}-contouren (de 'veiligheidszone') van 80 meter vanuit de A15, 66 meter vanuit de A16 en de verbindingsbogen tussen de A15 en de A16, en 25 meter vanaf de propaantank van MTS Boer-Den Hoedt (50 meter indien sprake is van verminderd zelfredzame personen of grote groepen personen) relevant. Rond de aardgastransportleidingen is geen 10^{-6}-contour gelegen.

Op het bedrijventerrein is de vestiging van inrichtingen die vallen onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uitgesloten, met uitzondering van

ammoniakkoelinstallaties, aangezien deze van belang (kunnen) zijn voor de doelgroep. In de omgeving van de windturbines is vanuit externe veiligheidsoverwegingen een zone opgenomen waar geen ammoniakkoelinstallaties zijn toegestaan.

Verantwoording van het groepsrisico

Het groepsrisico is relevant voor de beide snelwegen en de hogedrukaardgastransportleidingen. Voor beide risicobronnen volgt uit de kwantitatieve risicoanalyse dat het groepsrisico weliswaar toeneemt, maar niet de oriëntatiewaarde overschrijdt. Vanwege de toename dient het bevoegd gezag verantwoording af te leggen over de omvang van het groepsrisico. De elementen die ten grondslag liggen aan die afweging zijn opgenomen in genoemd rapport. Deze elementen hebben primair betrekking op de onderwerpen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Tevens is advies gevraagd aan en gekregen van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, welke als bijlage bij het onderzoek is gevoegd.

Kort samengevat zijn de volgende overwegingen relevant:

- Het groepsrisico van de rijkswegen A15 en A16 en de hogedrukaardgastransportleidingen neemt toe als gevolg van de ontwikkeling, maar blijft onder de oriëntatiewaarde. Deze toename is een gevolg van een toename van de personendichtheid, waarbij voor de QRA een worstcaseaanname van 80 personen per hectare is gedaan.
- De bereikbaarheid van het plangebied is in de huidige situatie voldoende. In het plan wordt ervoor gezorgd dat hierin voor hulpdiensten geen verandering optreedt. In het plan wordt tevens een noodontsluiting mogelijk gemaakt bij het hotel.
- Vluchtwegen zijn eveneens voldoende: afhankelijk van de risicobron kan naar diverse richtingen worden gevlucht. Toekomstige gebouwen dienen als schuillocatie gebruikt te kunnen worden (dit dient te worden besproken met initiatiefnemers). Het Waarschuwings- en Alarmeringssysteem WAS) is niet dekkend, maar dit is niet verplicht voor een bedrijventerrein en bovendien wordt de noodzaak beperkt door nieuwe communicatiemiddelen en door de beperkte tijd tussen incident en alarmering.
- Bluswatervoorziening is niet voldoende in relatie tot de mogelijke scenario's. Dit aspect wordt in samenspraak met de VRR uitgewerkt.
- In overleg met de Gasunie zullen bronmaatregelen worden besproken. In dit stadium zijn die echter nog niet aan de orde. Bouwkundige maatregelen kunnen effectief zijn, maar kunnen pas worden toegepast indien zich een ontwikkelaar of bedrijf aandient. Deze maatregelen kunnen niet in het kader van dit ruimtelijk besluit worden geëist.

Windturbines

Het inpassingsplan biedt ruimte windturbines. Deze kunnen een risico opleveren voor de omgeving indien een onderdeel van de turbine afbreekt. Dit kan tot directe effecten en domino-effecten leiden. In onderstaande tabel 3 is een overzicht van relevante risicoafstanden opgenomen. Voor de beoordeling van de veiligheidsconsequenties is uitgegaan van een individueel vermogen van circa 3 MW. Een nadere toelichting is opgenomen in genoemde rapportage.

Beoordelingspunt	Afstand [m]	Aspect	Opmerking
Kwetsbare objecten	150	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar.
Beperkt kwetsbare objecten	50	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico 10^{-5} per jaar. Geen bedrijven binnen deze contour toegestaan.

Bevi-inrichtingen	180	Domino-effecten	Binnen deze afstand zijn domino-effecten niet uit te sluiten.
Hogedrukaardgas-transportleidingen	117	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar.
Rijkswegen (A15, A16)	50	Verkeersveiligheid	Beleidsregel Rijkswaterstaat.

Tabel3: Afstanden tussen windturbines en objecten voor een windturbine van 3 MW met een masthoogte van 100 meter en een rotordiameter van 100 meter.

Met bovengenoemde afstanden is rekening gehouden bij de inrichting van het plangebied; zo is binnen 50 meter van een windturbine geen bebouwing toegestaan.

Om domino-effecten uit te sluiten wordt aangesloten bij de algehele beperking dat de plaatsgebondenrisicocontour (10^{-6} per jaar) niet buiten de perceelsgrens mag vallen, aangevuld met een nadere eis dat de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een ammoniakkoelinstallatie binnen 180 meter van de windturbine voor goedkeuring wordt voorgelegd aan het bevoegd gezag (overigens kan eveneens besloten worden tot gebruik van een alternatief koelmiddel met kleinere effecten). Daarbij dient een onderzoek naar de gevolgen voor het groepsrisico te worden overlegd, inclusief een beschouwing van de gevolgen voor domino-effecten als gevolg van de aanwezigheid van de windturbines.

Conclusie

De meest relevante risicobronnen zijn de rijkswegen A15 en A16 en de hogedrukaardgastransportleidingen. Het plan maakt geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk binnen de veiligheidszone van de rijkswegen en de aardgasleidingen hebben geen plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} per jaar of meer. Tevens is rekening gehouden met de veiligheidscontouren rondom de geplande windturbines. In het inpassingsplan worden geen nieuwe risicovolle bedrijven toegestaan, met uitzondering van (ammoniak)koelinstallaties.

Het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling neemt toe, maar overschrijdt nergens de oriëntatiewaarde. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Voor deze ontwikkeling is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd, waarin tevens de elementen voor de uitwerking van de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen. De meest relevante maatregel betreft het uitsluiten van Bevi-inrichtingen, met uitzondering van ammoniakkoelinstallaties, en het beperken van de plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} per jaar tot de perceelsgrens of aangrenzende groen- en verkeersbestemmingen voor die koelinstallaties.

7.8 Natuur

Beleidskader

Soortenbescherming

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen. De wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantsoorten en vormt samen met de Natuurbeschermingswet 1998 het belangrijkste juridische kader voor de bescherming van de natuur. Uitgangspunt van de Flora- en faunawet is het 'nee, tenzij'-principe.

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig

beheer, onderhoud dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende voorwaarden verbonden. Wel geldt dat in alle gevallen de zorgplicht voor de instandhouding en bescherming van natuurwaarden in acht moet worden genomen. Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan beschermde soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken.

Voor zover vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

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

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat. In het uiterste geval behoort verlening van vrijstelling niet tot de mogelijkheden. In dat geval zal bij de ruimtelijke besluitvorming moeten worden geconcludeerd dat de voorgenomen ingreep geen doorgang zal kunnen vinden.

Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingsweg 1998 en omvat de Natura 2000-gebieden. In de Natura 2000-gebieden zijn de beschermde natuurmonumenten alsmede de gebieden met de status Vogel- en/of de Habitatrichtlijn-gebied opgenomen. Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied.

Onderzoek

In het kader van onderhavig inpassingsplan is onderzoek uitgevoerd, waarbij aandacht is besteed aan zowel de soorten- als de gebiedsbescherming.

Flora- en faunawet

Door de werkzaamheden in het plangebied zijn negatieve effecten op een aantal algemene, beschermde soorten te verwachten. Door een zorgvuldige werkwijze en het nemen van mitigerende maatregelen (onder andere juiste periode van uitvoering) kan schade worden voorkómen en blijven negatieve effecten beperkt. Voor de effecten op de algemene voorkomende, maar beschermde soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Voor de algemene soorten geldt een vrijstelling. Op basis van deze natuurtoets worden voor de volgende soorten aanvullend onderzoek voorgesteld:

- Vleermuizen

Uit de natuurtoets en nader veldonderzoek in 2012 zijn de effecten op vleermuizen onderzocht. Er zijn geen vast rust- of verblijfsplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Langs de Krommeweg en Hoogzandweg zijn essentiële vliegroutes aanwezig. Ook is langs de Krommeweg is een foerageergebied aanwezig. Deze routes en het foerageergebied blijven met de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard behouden. Hiermee zijn geen effecten op vleermuizen te verwachten.

- Vogels

Uit de natuurtoets is naar voren gekomen dat het plangebied geschikt is als leefgebied en/of broedbiotoop (vaste verblijfplaats) van een aantal vogelsoorten. Indien door de aanleg van het bedrijventerrein nesten worden verstoord of verwijderd, is een ontheffing op de Flora-

en faunawet noodzakelijk en mitigatie en/of compensatie aan de orde. Hierdoor is het van belang om de exacte locaties van deze nesten te onderzoeken.

Windturbines kunnen in de gebruiksfase effect hebben op vogels. De windturbines zijn niet gesitueerd in of grenzend aan een belangrijk weidevogelgebied, noch in de directe omgeving van een broedvogelkolonie. Verstoring van betekenis voor broedvogels is daarom niet aan de orde. Dit betekent dat de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar komt. Doordat het plangebied of de ruimere omgeving ervan niet als rustgebied wordt gebruikt voor ganzen en eenden, en de vliegroutes tussen natuurgebieden en ander ganzenfoerageergebieden niet over het plangebied komen, is er geen sprake van een barrière in de vliegroute tussen het foerageergebied en slaapgebied. Gezien het gering aantal vliegbewegingen is de kans op aanvaringsslachtoffers zeer gering. Bovendien is in alle richtingen voldoende achtergrondverlichting aanwezig van het omliggende stedelijke gebied, kassencomplexen en het verkeersknooppunt Ridderkerk, waardoor de windturbines ook in het donker goed zichtbaar zijn. De gunstige staat van instandhouding van vogels komt hierdoor ook niet in gevaar.

Gebiedsbescherming

Door het bedrijventerrein kunnen (externe) effecten optreden op Natura 2000-gebieden. Volgens de effectenindicator (EL&I, 2008) zijn dat onder andere oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging, verstoring door geluid, licht en dergelijke en mechanische effecten. Al deze effecten treden niet op vanwege de afstand tussen het bedrijventerrein en de Natura 2000-gebieden.

Effecten die nog wel op grotere afstand invloed kunnen hebben op Natura 2000-gebieden zijn stikstofdepositie en effecten van de windmolens op trekbewegingen van vogels. Deze mogelijke effecten zijn in een passende beoordeling onderzocht voor de gebieden binnen de invloedssfeer. Deze passende beoordeling is als bijlage bijgevoegd. Dit betreft de Natura-2000 gebieden Boezems Kinderdijk, Donkse Laagten, Oude Maas, Oudeland van Strijen, Biesbosch en Hollands Diep en het Beschermd Natuurmonument Huys ten Donck.

In de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat het voornemen niet leidt tot aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden of Beschermde Natuurmonumenten. Er treden geen significante effecten op Natura 2000 gebieden op (tabel 4).

Natura 2000 gebieden	status	Toelichting	Beoordeling
Biesbosch	HR en VR	Geen gevoelige habitattypen binnen het invloedsgebied Geen vliegroute	Geen negatief effect
Donkse Laagten	VR	Geen gevoelig leefgebied van soorten Geen negatief effect op vliegroutes vogels	Geen negatief effect
Oude Maas	HR	geen gevoelige habitattypen en geen gevoelig leefgebied van soorten niet aangewezen voor vogels	Geen negatief effect
Boezems Kinderdijk	VR BN	Geen gevoelig leefgebied van soorten Geen negatief effect op vliegroutes vogels	Geen negatief effect

Oudeland van Strijen	VR	Niet aangewezen voor habitattypen en geen gevoelig leefgebied van soorten Geen negatief effect op vliegroutes vogels	Geen negatief effect
Hollands Diep	HR en VR	Toename stikstofdepositie leidt niet tot overschrijding KDW, er is nog veel ruimte tussen achtergrondwaarde en KDW Geen negatief effect op vliegroutes vogels	Geen negatief effect
Huys ten Donck	BN	De natuurwaarden waarvoor het Beschermde Natuurmonument (buiten de Natura 2000-gebieden) is aangewezen, zijn niet stikstofgevoelig	Geen negatief effect

Tabel 4: conclusie passende beoordeling Nieuw Reijerwaard

Conclusie

De uitkomsten van het onderzoek staan de realisatie van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard niet in de weg. In het kader van de uitvoerbaarheid van het plan wordt in de daarvoor geschikte periode nader onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de aanleg van het bedrijventerrein voor de soorten vleermuizen en diverse vogelsoorten. Indien mogelijke vliegroutes, verblijfplaatsen dan wel foerageerplaatsen en/of nestplaatsen worden aantast, wordt ontheffing op de Flora- en faunawet aangevraagd en mitigerende en/of compenserende maatregelen getroffen.

7.9 Waterhuishouding

Beleidskader

Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die tot doel heeft de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater te waarborgen en te verbeteren. Hiertoe hebben de waterbeheerders oppervlaktewaterlichamen moeten classificeren. Aan de classificatie hangt een maatregelenpakket om de kwaliteit te verbeteren.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Deze bestaat uit een samentrekking van de Wet op de waterhuishouding, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Grondwaterwet, Wet droogmakerijen en indijkingen, Wet op de waterkering, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (natte deel), Waterstaatswet (natte deel) en de Regeling waterbodems uit de Wet bodembescherming. Alle wateraspecten waarvoor een vergunning nodig is kunnen in één watervergunning worden meegenomen.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het

proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat het bevoegd gezag en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. In dit kader is het Waterschap Hollandse Delta in een vroeg stadium bij de planvorming betrokken. De watertoets is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verankerd en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor 2010-2015. Het vervangt het provinciaal waterbeleid zoals dat is vastgelegd in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006). Dit nieuwe plan vervangt het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dus ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland. Verder voldoet het plan aan de eisen van de nieuwe Waterwet. De provincie vertaalt in dit plan het beleid uit het nationaal waterplan en het huidige Europese beleid naar provinciale kaders en doelstellingen voor de periode 2010-2015. Conform de herziene sturingsvisie water gaat het met name om de wat vraag. De waterschappen beantwoorden in hun waterbeheerplannen vervolgens vooral de hoe vraag. De vier kernopgaven zijn:

1. Waarborgen waterveiligheid;
2. Realiseren mooi en schoon water;
3. Ontwikkelen duurzame (zoet)watervoorziening;
4. Realiseren robuust & veerkrachtig watersysteem.

Waterbeheerplan Waterschap Hollandse Delta (2009 - 2015)

Waterschap Hollandse Delta heeft een waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2009-2015. In het waterbeheerplan geeft het waterschap onder andere aan wat de lange termijn doelstellingen voor het waterbeheer zijn en hoe hieraan invulling gegeven gaat worden. Het gaat hierbij om alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit (hoeveelheid), waterkwaliteit, waterkering (dijken) en waterketen (riolering en zuivering). Tevens wordt aangegeven welk beleid gevoerd wordt voor watergerelateerde thema's en wat het waterschap in de planperiode wil doen om de doelstellingen te bereiken. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn ook onderdeel van het plan.

Keur

Om haar taken goed uit te kunnen voeren hebben hoogheemraadschappen en waterschappen een aantal regels opgesteld. Deze regels staan onder andere in de Keur.

De Keur bestaat in essentie uit verboden en geboden. Op alle verboden en geboden kan onder bepaalde voorwaarden door het dagelijks bestuur ontheffing (vergunning) worden verleend. Dit is de toestemming om een bepaalde activiteit of ingreep uit te voeren ondanks een algemeen 'verbod'. Het kan ook gaan om een (gedeeltelijke) ontheffing op een 'gebod', zoals de onderhoudsplicht. De keur staat naast het inpassingsplan.

Onderzoek

In het kader van onderhavig inpassingsplan is invulling gegeven aan de proces van de watertoets. In de bijlagen van het milieueffectrapport is een toelichting op de watertoets opgenomen.

Toekomstige waterhuishouding

Waterstructuur

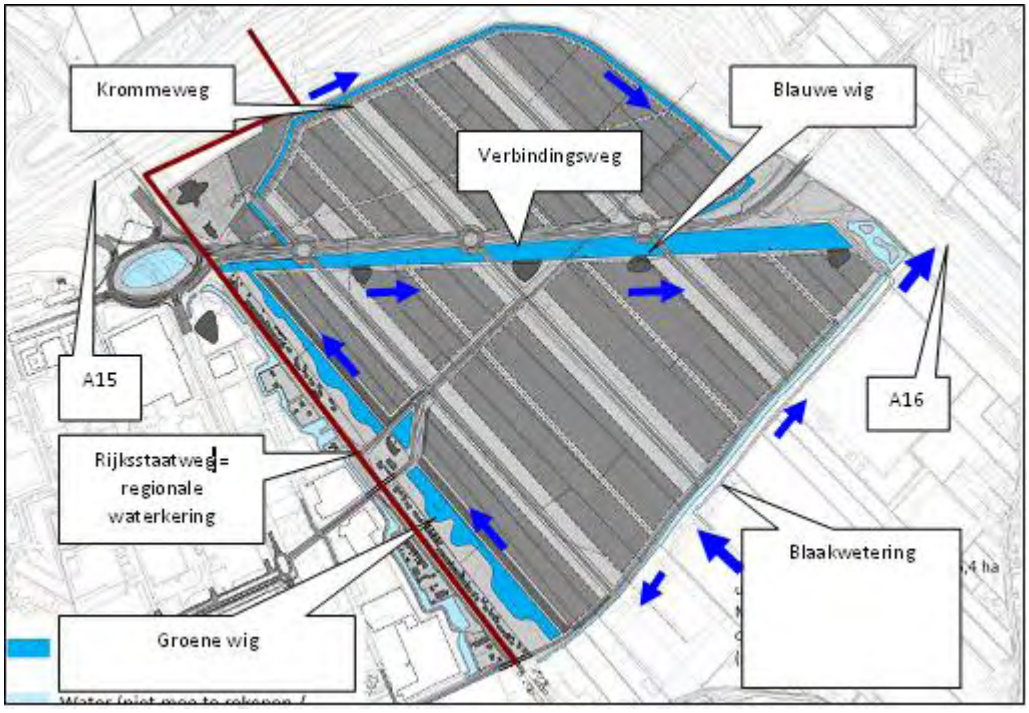
Voor het versneld afvoeren van hemelwater als gevolg van aanbrengen van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door de aanleg van waterberging. Gezien kleiige ondergrond is infiltratie van (hemel)water geen optie. De benodigde waterberging vindt dan

ook grotendeels plaats middels open water en bijbehorende groene overgangszones. Hierbij valt te denken aan berging in natuurvriendelijke oevers maar ook op natuurlijke overstromingsvlaktes, die het grootste deel van het jaar droog zijn.

De insteek voor het toekomstige watersysteem is een compacte waterstructuur te realiseren bestaande uit een aantal brede watergangen/brede waterzones (zie figuur 30). Als basisstructuur geldt handhaving van de watergangen aan de randen van het plangebied en zorg dragen voor een gehele omranding van water van het plangebied voor de gewenste robuuste structuur die zorg draagt voor voldoende afvoercapaciteit naar de zones met grote waterpartijen, doorspoelbaar en goed bereikbaar voor varend onderhoud is. Hiervoor wordt een brede nieuwe watergang evenwijdig aan de Rijksstraatweg aangelegd in de groene zone en worden de watergangen langs de Krommeweg verbreed.

Langs de verbindingsweg wordt een brede diagonale watergang aangelegd (Blauwe wig) in aansluiting op de bestaande watergang. Aan de Rijksstraatweg worden naast de watergang overstromingsvlaktes ingericht (groene zone). De aanvoer van water vanuit de Boezem voor de doorspoeling van het systeem zal plaatsvinden via de Blaakwetering in het zuiden van het plangebied (zie figuur 30).

Verder dient het toekomstig watersysteem zoveel mogelijk eenzijdig natuurvriendelijke oevers te bevatten en dienen de watergangen voldoende waterdiepte, rekening houdend met de aanwezige veenlagen, te bevatten. De bestaande waterstructuur aan de randen wordt ook versterkt. Daarnaast dient ruimte gereserveerd te worden voor het benodigde onderhoud. Op deze wijze kan een duurzaam en ecologisch gezond watersysteem gerealiseerd worden dat bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 30: Indicatie stedenbouwkundig ontwerp en toekomstige waterstructuur

Toekomstig waterpeil en drooglegging

Voor het toekomstige waterpeil worden de twee peilgebieden 26A en 26 B samengevoegd met het huidige gehanteerde zomerpeil van NAP -2,4 meter. Het waterschap heeft als aanvullende wens dat peilgebieden 26A en 26B aangesloten worden bij peilgebied 27A, omdat op deze manier één groot robuust peilgebied ontstaat en een relatief grote onderbemaling wordt opgeheven. Als gevolg van deze wens zal het waterpeil met maximaal 20 centimeter stijgen. Bij de verdere uitwerking van het plan worden de mogelijkheden en

gevolgen van het samenvoegen van de peilgebieden meegenomen. Hierbij wordt onder andere het functioneren van de bestaande overstorten, de drooglegging voor bestaande structuren en de benodigde ophoging in relatie tot de grondbalans in ogenschouw genomen.

Voor het stedelijk gebied (in kleiige ondergrond) is het gebruikelijk uit te gaan van een drooglegging van 1,0 meter. Dit betekent dat het verschil tussen het hoogst te hanteren waterpeil en het maaiveld 1,0 meter bedraagt. Hiervoor dient in de toekomstige situatie mogelijkerwijs lokaal het maaiveld in zeer geringe mate opgehoogd te worden uitgaand van het zomerpeil van NAP -2,4 meter. Bij de verdere uitwerking van het plan (in het waterhuishoudingsplan) wordt bepaald waar en of het plangebied opgehoogd dient te worden. Dit hangt sterk af van de keuze voor het toekomstig waterpeil in het plangebied en de aanwezigheid van veen in de bodem van het plangebied.

Grondwater

Uitgaand van de eerste insteek om met de waterhuishouding aan te sluiten op de huidige gehanteerde oppervlaktewaterpeilen zijn geen veranderingen in het grondwatersysteem in dit kleiig gebied te verwachten.

Voor de toekomstige waterhuishouding worden geen ontgravingen dieper dan 2,5 meter uitgevoerd, waardoor voldaan wordt aan de eisen in de boringsvrije zone die voor een deel van het plangebied gelden.

Waterbergingsopgave

In de beleidsregels van het waterschap wordt voor de ontwikkeling van ruimtelijke plannen als richtlijn gesteld dat 10% van het bruto oppervlak van het plangebied voor water (op zomerpeil) moet worden gereserveerd. Hierbij dient de compenserende waterberging in het peilvak te worden gerealiseerd waar de toename van het verhard oppervlak wordt aangelegd. In overleg met de waterbeheerder kan afgeweken worden van dit standaard uitgangspunt onder voorwaarde dat specifieke berekeningen worden verricht.

Voor het inpassingsplan is de bergingsopgave van het plan berekend door middel van een spreadsheetberekening. Waterschap Hollandse Delta is akkoord met het hanteren van deze spreadsheetmethode voor het inpassingsplan. Bij deze berekeningen is het leidende uitgangspunt een maximale peilstijging van 0,25 meter bij een neerslagsituatie (+10%) van eens in de twee jaar in verband met negatieve overstorten voor de bestaande gemengde riooloverstorten. Indien aan dit uitgangspunt wordt voldaan, wordt eveneens voldaan aan de benodigde drooglegging van een neerslagsituatie van eens in de 10 jaar en treedt geen inundatie op bij een neerslagsituatie (+10%) van eens in de 100 jaar rekening (NBW-norm).

Met behulp van de spreadsheetberekening is berekend dat voor het stedenbouwkundig ontwerp van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard circa 11 hectare tot 11,5 hectare open water op zomer benodigd is ter compensatie van het verhard oppervlak. Deze waterberging moet binnen de nieuwe waterstructuur van het bedrijventerrein gerealiseerd worden. Het voorliggende stedenbouwkundig ontwerp en beschikbare ruimte voor het watersysteem en de groene zones waarin water geborgen kan worden voldoet hieraan. Met de mogelijkheid om in de groene zone langs de Rijksstraatweg meer oppervlaktewater te realiseren is flexibele ruimte binnen de stedenbouwkundige opzet beschikbaar om in alle gevallen te kunnen voldoen aan de waterbergingsvraag.

De ontsluiting van het plangebied (verkeersplein en aanliggende wegen/fietspaden) is deels gelegen in andere peilvakken aan de westzijde van de Rijksstraatweg. De compenserende waterberging als gevolg van toename verharding en het feit dat bestaande wateren aangesneden worden dienen dan ook in deze andere peilvakken gerealiseerd te worden. De toename van het verhard oppervlak als gevolg van de ontsluitingsweg en het verkeersplein is slechts beperkt (circa 230 m^2 water op zomerpeil). Als gevolg van het ontwerp worden twee bestaande waterpartijen aangesneden, waardoor ook enkele honderden vierkante meters water verdwijnen. Het grootste deel van de benodigde compensatie is gelegen in een groot peilgebied.

Tijdens de nadere uitwerking van de verkeersontsluitingen worden in nader overleg met de waterbeheerder de exacte locaties voor de compensatie uitgewerkt. Mogelijkheden voor realisatie waterberging is de aanleg van natuurvriendelijke in directe aansluiting op bestaande watergangen of op een locatie extra wateroppervlak te realiseren zoals in het turboverkeersplein.

Bij de verdere uitwerkingen van het watersysteem, na de fase van het opstellen van het inpassingsplan, wordt het toekomstig watersysteem getoetst met een modelberekening in Sobek. Dit wordt vastgelegd in een waterhuishoudingsplan evenals andere nadere uitwerking, met als laatste fase het aanvragen van een watervergunning.

Riolering

In het plan vindt zo min mogelijk afvoer plaats van schoon hemelwater naar de RWZI door het streven naar zo volledig mogelijk afkoppelen van het verhard oppervlak, rekening houdend met de toekomstige waterkwaliteit. Op het toekomstige bedrijventerrein zal veel opslagbedrijvigheid met bijbehorende verkeersstromen plaatsvinden. Het wegennet zal relatief druk worden met vrachtverkeer. Daarnaast bestaat een groot deel van de verhardingen uit overslagterminals voor vrachtwagens. Gezien deze bedrijvigheid is het dan ook wenselijk in verband met de waterkwaliteit een verbeterd gescheiden rioolsysteem (VGS) aan te leggen voor de afvoer van de wegen en de verhardingen. Het water van daken kan rechtstreeks afwateren op watergangen dan wel op een gescheiden rioolsysteem (GS) indien geen uitlogende materialen en weekmakers gebruikt worden.

De afvoer van het huidige gemengde rioolsysteem, waarop onder andere de huizen langs de Rijksstraatweg afwateren, via overstorten binnen het plangebied blijft functioneel met de nieuwe waterhuishouding.

Waterkering

Voor de ontsluiting van het plan wordt de regionale waterkering langs de Rijksstraatweg gekruist. Aan het kruisen van waterkeringen zijn voorwaarden verbonden. De kruising van de waterkering wordt zodanig vormgegeven dat de kerende functie in stand wordt gehouden en voldoende betrouwbaar is. Deze kerende functie wordt gewaarborgd door tijdens de technische uitwerking van het ontwerp te voldoen aan de Leidraad Kunstwerken van waterschap Hollandse Delta. Dit betekent dat voor de kering rekening moet worden gehouden dat minimaal dezelfde kerende hoogte wordt gehandhaafd als in de huidige situatie aanwezig is. De voorlopige normhoogte is NAP +1,50 meter in overeenstemming met de huidige hoogte van de weg dat wil zeggen asfalthoogte.

Conclusie

Middels overleggen met het Waterschap Hollandse Delta over het toekomstige watersysteem, de omgang met de waterkeringen en de planmethodiek is invulling gegeven aan het proces van de watertoets. Op basis van de definitieve stedenbouwkundige invulling van het plangebied wordt het vervolgproces op weg naar definitieve ontwerpen en watervergunningen in nauwe samenspraak met het waterschap vormgegeven.

In het kader van het vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Bro heeft afstemming plaatsgevonden met Waterschap Hollandse Delta. De resultaten van het overleg zijn in de bij dit inpassingsplan horende nota van beantwoording Vooroverleg meegenomen.

7.10 Kabels, leidingen en vrijwaringszones

Kabels en leidingen

Er bevinden zich enkele planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied.

Zo zijn er drie relevante gasleidingen in het plangebied aanwezig en ligt aan de Verbindingsweg een afsluiterlocatie. Een afsluiter is een essentiële voorziening binnen het grootschalig transport van aardgas per leiding. Op grond van het Bevb is een afsluiter een

bij een buisleiding behorende voorziening.

Verder ligt ten noorden van de Verbindingsweg een relevante waterleiding.

Alle leidingen met bijbehorende zakelijk rechtstroken worden juridisch planologisch beschermd in voorliggend inpassingsplan.

Vrijwaringszone Rijkswegen

Rijkswaterstaat hanteert langs autosnelwegen het zogenaamde rooilijnenbeleid. Het rooilijnenbeleid bestaat uit de volgende twee delen:

- de bebouwingsvrije zone: het gebied tussen de 0 en 50 meter, gemeten vanuit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan (hiertoe behoort ook een toe- of afrit);
- de overlegzone: is het gebied tussen 50 en 100 meter, eveneens gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan (hiertoe behoort ook een toe- en afrit).

Het rooilijnenbeleid is ingevoerd met het oog op onder andere ruimte voor beheer en onderhoud, voor toekomstige uitbreidingen, leidingstroken, voor verkeersveiligheid en beperking milieuhygiënische hinder en voor externe veiligheid. De bouwplannen worden getoetst op onder andere geluidsoverlast, externe veiligheid, afleidende verlichting en reclame voor de weggebruiker.

Door de ligging van het plan nabij de Rijkswegen A15 en A16 is het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat van toepassing. Onderhavig inpassingsplan staat geen bebouwing toe binnen 50 meter vanaf de as van de dichtstbijzijnde rijbanen van beide snelwegen.

In het kader van het vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Bro heeft afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. De resultaten van het overleg zijn in de bij dit inpassingsplan horende nota van beantwoording Vooroverleg meegenomen.

Hoofdstuk 8 Juridische planopzet

8.1 Algemeen

Voorliggend inpassingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Het inpassingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2008. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2008.

De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het inpassingsplan.

8.2 Methodiek

In het inpassingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming toegewezen gekregen. Daarnaast komen op sommige gronden aanduidingen voor. Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plangebied gelegen gronden zijn toegekend. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Aanduidingen hebben altijd juridische betekenis, die in de regels wordt gegeven.

8.3 Regels

Conform bovengenoemde landelijke standaard zijn de regels ondergebracht in vier hoofdstukken. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hierin worden de gebruikte begrippen en de wijze van meten uiteengezet, teneinde een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hier worden voor alle voorkomende bestemmingen en de bijbehorende regels uiteengezet.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierin staan de algemeen geldende regels, in aanvulling op de bestemmingsregels, welke voor meerdere of alle bestemmingen van toepassing zijn.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overgangsrecht geregeld alsmede de citeertitel en het vaststellingsdictum.

8.4 Bestemmingen

De regels volgen een éénduidige opbouw, conform SVBP2008. De regels voor de bestemmingen zijn in de regel als volgt opgebouwd en bevatten tenminste:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels.

In de bestemmingsomschrijving wordt aangegeven welke functies binnen de bestemming zijn toegelaten, en of gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde en/of andere werken zijn toegelaten.

De bouwregels bevatten regels voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het betreft meestal regels inzake de situering en inzake de (maximale) bouwhoogte.

Daarnaast komen in sommige bestemmingen één of meer van de volgende onderdelen voor:

- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

In het inpassingsplan is de bevoegdheid opgenomen om bij omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde normen. De uitvoering van het inpassingsplan berust bij het college van B&W van Ridderkerk. Alle afwijkingsmogelijkheden liggen bij Burgemeester en Wethouders. Wijzigingsmogelijkheden liggen of bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland of bij Burgemeester en Wethouders van Ridderkerk. Ondermeer de wijzigingsbevoegdheid voor het toestaan van andere bedrijvigheid dan agro- en foodgerelateerd ligt bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

8.5 Artikelsgewijze toelichting

8.5.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van de regels.

Artikel 2: Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. De regels inzake de wijze van meten voorkomen interpretatieverschillen bij de toepassing van de regels over maatvoeringen.

8.5.2 Bestemmingen

Artikel 3: Bedrijf - Nutsvoorziening

Voor het afsluiterschema, net ten noorden van de Verbindingsweg is de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' opgenomen.

Artikel 4: Bedrijventerrein

Het merendeel van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Bedrijventerrein'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven uit milieucategorie 3.1 tot en met 4.2 toegestaan.

Dit inpassingsplan maakt primair de vestiging van bedrijven uit de agrologistiek, voedings- en genotmiddelenindustrie en agro en foodgerelateerde bedrijvigheid mogelijk. Dit is bepaald in de bestemmingsomschrijving. Met een omgevingsvergunning kunnen andere bedrijven zich vestigen, die op enige wijze gerelateerd zijn aan de agrologistiek of de agro en foodsector. Met deze omgevingsvergunning kan dan afgeweken worden. Hoofdzakelijk bij de uitgifte van de gronden wordt rekening gehouden met het specifieke concept van Nieuw Reijerwaard. Naast deze specifieke bedrijven is een biovergistinginstallatie toegestaan op het bedrijventerrein.

Bebouwing mag uitsluitend worden opgericht binnen de opgenomen bouwvlakken, met uitzondering van overhangende bouwdelen. De hoogte van de gebouwen is opgenomen in de verbeelding (maximaal 10, 15, 20 danwel 30 meter). Aan de randen van het plangebied en aan de Verbindingsweg en de Voorweg gelden afwijkende bouwhoogteregels. Deze gebieden zijn met de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 1 & 2' aangegeven. Gelet op de nabijheid van de woningen aan de Rijksstraatweg varieert de maximale bouwhoogte hier

van 10 meter aan de meest westelijke bestemmingsgrens tot een hoogte van 20 meter. Aan de overige zijden varieert de maximale bouwhoogte van 15/20 meter tot 30 meter. Gebouwen mogen hier hoger zijn naarmate de afstand tot de rand van het bouwvlak groter wordt. De genoemde bouwhoogten zijn vast. Er zijn in het inpassingsplan géén flexibiliteitsmogelijkheden opgenomen om van deze bouwhoogten af te wijken.

Op het bedrijventerrein moet een afstand van 5 meter tot zijdelingse perceelgrenzen in acht worden genomen. Dit is een harde grens, gelet op de bedrijven die zich hier met een dergelijke bouwhoogte kunnen vestigen.

De bouwvlakken hebben een diepte van 200 tot 300 meter. Gelet op deze diepte is vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt een ruimte van 15 meter tussen de verschillende bedrijfspercelen gewenst voor reservering van een mogelijke extra ontsluitingsstructuur. Deze gronden zijn voorzien van de aanduiding 'specifiek bouwaanduiding uitgesloten - bebouwing'. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om hiervan af te wijken als een gebouw wordt gebouwd over de gehele diepte van het bouwvlak.

In het (noordwestelijke) verlengde van de Voorweg is een fietspad voorzien. Deze mag overbouwd worden. Hiervoor is een aanduiding 'onderdoorgang' opgenomen.

Artikel 5: Gemengd

Voor de boerderij aan de Voorweg 2 is een gemengde bestemming opgenomen. Deze - nu nog - agrarische bedrijfswoning is een rijksmonument en is ingepast in het stedenbouwkundig plan.

Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn verschillende functies toegestaan teneinde het rijksmonument te behouden. Voor de bouwmogelijkheden is aangesloten bij de geldende bouwmogelijkheden.

Artikel 6: Groen

Voor de zone tussen de Rijksstraatweg en het bedrijventerrein en aan de randen van het plangebied is de bestemming 'Groen' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen en fiets- en wandelpaden toegestaan en is tevens de aanleg van water mogelijk.

In de groenzone langs de Rijksstraatweg is de aanduiding 'water' opgenomen. Deze gronden zijn tevens bestemd voor de hoofdwaterstructuur.

Ten noorden van de horecavestiging aan de Verbindingsweg is een fietspad voorzien richting Ridderkerk. Deze is mogelijk binnen de bestemming 'Groen'.

Artikel 7: Horeca

Voor het hotel en conferentiecentrum is de bestemming 'Horeca' opgenomen. Voor de gebruiks- en bouwmogelijkheden is aangesloten bij de geldende mogelijkheden

Artikel 8: Verkeer

Voor het turboverkeersplein, de Verbindingsweg, de Voorweg en de interne ontsluitingsstructuur is de bestemming 'Verkeer' opgenomen. Op de verbeelding zijn dwarsprofielen opgenomen.

Artikel 9: Water

De hoofdwatergangen, de blauwe wig parallel aan de Verbindingsweg en een deel van de overgangszone aan de Rijksstraatweg zijn voorzien van de bestemming 'Water'. De onderhoudsstroken zijn eveneens opgenomen binnen deze bestemming ofwel binnen de bestemming 'Verkeer'.

In de waterstructuur aan de Verbindingsweg is de mogelijkheid opgenomen om overhangende bouwdelen toe te staan. Onder deze bouwdelen dient een minimale vrije ruimte te zijn van 8 meter. De bouwdelen mogen hier maximaal 30 meter hoog zijn. Dit met uitzondering van ondersteunende bouwdelen. Op meerdere locaties in de watergang is deze

aanduiding opgenomen.

Artikel 10 / 11: Leiding - Gas / Leiding - Water

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft enkele gasleidingen en een waterleiding. Om de belangen van deze leidingen te regelen zijn voor de leidingen inclusief de bijbehorende zakelijk rechtstroken dubbelbestemmingen opgenomen. Deze bestemmingen zijn primair ten opzichte van de andere daar voorkomende bestemmingen.

Artikel 12: Waarde - Archeologie

Voor het hele plangebied is deze dubbelbestemming opgenomen, waarmee de mogelijk voorkomende archeologische waarden worden beschermd.

Artikel 13: Waterstaat - Waterkering

Voor de waterkering (inclusief beschermingszones) in het plangebied is deze dubbelbestemming opgenomen. Deze dubbelbestemming regelt het belang van de waterkering. Bouwen en/of werkzaamheden zijn uitsluitend mogelijk na instemming van het Waterschap.

8.5.3 Algemene regels

Artikel 14: Anti dubbeltelregel

De anti dubbeltelregel voorkomt dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen voor het bouwen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Artikel 15: Algemene bouwregels

In dit artikel zijn regels omtrent het ondergronds bouwen, ondergeschikte bouwdelen, parkeernormen en bebouwingsvrije zones langs de rijkswegen geregeld.

Artikel 16: Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag om afwijking te verlenen van de regels van het plan ten behoeve van afwijkingen van ondergeschikte aard.

Artikel 17: Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten of Burgemeester en Wethouders om de bestemmingen binnen het plan gedeeltelijk te wijzigen. Daarbij het gaat het als eerste om afwijkingen van bestemmingsgrenzen in algemene zin, tot maximaal 10%, indien de situatie in het veld niet geheel overeenkomt met die op de verbeelding.

In artikel 17.4 is een bevoegdheid opgenomen om een deel van de gronden in het plangebied te wijzigen voor de plaatsing van windturbines. Zowel de turbine als de bijbehorende veiligheidscontour (pr 10^{-5}), waar geen gebouwen zijn toegestaan, dienen daarbij binnen het gebied met de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 2' te zijn gelegen. In het wijzigingsgebied zijn maximaal drie windturbines toegestaan. De turbines mogen een ashoogte hebben van maximaal 100 meter. Aan de meest oostelijke en westelijke rand zijn uitsluitend windturbines mogelijk met een lagere ashoogte dan 100 meter. Om voldoende afstand tussen de windturbines en de omliggende geluidgevoelige bestemmingen te waarborgen is een minimale afstandsmaat van vier maal de ashoogte bepaald.

Verder is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bouwen boven de wegenstructuur mogelijk te maken. Dit voor logistieke verbindingen tussen de verschillende bedrijven.

8.5.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18: Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of dit strijdige gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wro.

Artikel 19: Slotregel

De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald. De slotregel wordt gevolgd door het vaststellingsdictum. Het vastgestelde plan wordt ondertekend door de voorzitter van Provinciale Staten, alsmede door de griffier.

Hoofdstuk 9 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een inpassingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan binnen de wettelijke planperiode van tien jaar.

9.1 Financiering Nieuw Reijerwaard

Op basis van de overeenkomst van 2009 is er een sluitende grondexploitatie gemaakt. Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar is.

9.2 Verwerving

Om Nieuw Reijerwaard fysiek aan te kunnen leggen, dient de gemeenschappelijke regeling de beschikking te hebben over de gronden. Inmiddels is een groot deel van de gronden in bezit van de gemeenschappelijke regeling. Getracht wordt om de overige gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen.

Voor een deel van het plangebied is de Wet voorkeursrecht gemeenten van toepassing. Met ingang van 2 juli 2012 is de provincie Zuid-Holland gerechtigde tot dat voorkeursrecht. Bij tijdige vaststelling van het inpassingsplan zal dit voorkeursrecht van rechtswege worden verlengd.

De verwerving van de gronden is voor rekening van de opgerichte gemeenschappelijke regeling. De verwerving is gericht op de uitvoering van het inpassingsplan.

Als het niet mogelijk is om de percelen die nodig zijn voor de uitvoering van het in het inpassingsplan voorgestane beleid minnelijk te verwerven en als gebleken is van voldoende noodzaak en urgentie om tijdig over de betreffende gronden te beschikken voor de uitvoering van het inpassingsplan, bestaat de mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. Hierbij worden de wettelijke procedures in acht genomen.

9.3 Exploitatieplan

Met de inwerkingtreding van de Wro is ook de daar onderdeel van uitmakende Grondexploitatiewet in werking getreden. Op grond van artikel 6.12 Wro is het verplicht om voor het inpassingsplan een exploitatieplan op te stellen. Bij het ontwerp van het inpassingsplan wordt ook het ontwerp van het exploitatieplan in procedure gebracht.

Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Advisering gemeenteraden ex art 3.26 lid 1 Wro

De raden van de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht zijn overeenkomstig artikel 3.26 lid 1 van de Wro en het procesconvenant tussen de provincie en de Vereniging Zuid-Hollandse Gemeenten in de gelegenheid gesteld te adviseren over het voorontwerpinpassingsplan. De resultaten zijn opgenomen in de Nota van beantwoording Vooroverleg.

10.2 Vooroverleg ex 3.1.1 Bro

Conform artikel 3.1.1 van het Bro heeft Gedeputeerde Staten bij de voorbereiding van voorliggend inpassingsplan Nieuw Reijerwaard overleg gevoerd met betrokken rijksdiensten en gemeenten, met de waterbeheerders en met andere gemeenten van wie belangen in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg is een reactie ontvangen van Stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat, het Waterschap Hollandse Delta en de Nederlandse Gasunie. De resultaten zijn opgenomen in de Nota van beantwoording Vooroverleg.

Voor Nieuw Reijerwaard is een m.e.r.-procedure doorlopen. Parallel met het vooroverleg op basis van onderhavig voorontwerp inpassingsplan is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. In die notitie is aangegeven wat in het kader van de m.e.r. onderzocht dient te worden.

10.3 Zienswijzen

Op basis van het vooroverleg en de zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het milieueffectrapport opgesteld dat samen met het ontwerp inpassingsplan ter visie wordt gelegd.

Artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van overeenkomstige toepassing. Dat wil zeggen dat gedurende de tervisielegging van zes weken eenieder zijn of haar zienswijzen over het ontwerpinpassingsplan kenbaar kan maken.

Bijlagen

Bijlage 1 Bestuursovereenkomst

Ministerie van Economische Zaken | provincie ZUID HOLLAND | GEMEENTE RIDDERKERK | Gemeente Rotterdam | GEMEENTEBARENDRECHT

Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein 'Nieuw Reijerwaard'

Ondergetekenden:

1. de Minister van Economische Zaken, handelend als bestuursorgaan,

   hierna te noemen: EZ;

   mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen: V&W;

   mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), handelend als bestuursorgaan;

2. Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland, handelend als bestuursorgaan, namens deze de gedeputeerde Groen en Plattelandsontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland,

   hierna te noemen: de provincie;

3. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ridderkerk, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Ridderkerk,

   hierna te noemen: Ridderkerk;

4. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder Wonen en Ruimtelijke Ordening van de gemeente Rotterdam,

   hierna te noemen: Rotterdam;

5. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Barendrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Barendrecht,

   hierna te noemen: Barendrecht;

tezamen te noemen: partijen.

Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein 'Nieuw Reijerwaard'

Overwegende:

- dat het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard in de brief van 25 maart 2008 van het Kabinet aan de Tweede Kamer is aangewezen als één van de twee alternatieve locaties voor het bovenregionale bedrijventerrein dat oorspronkelijk in de Hoeksche Waard gerealiseerd zou worden;

- dat voor het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard een *business case* is opgesteld, gedateerd 30 oktober 2008, die door de stuurgroep Ridderster (mede namens Ridderkerk, Barendrecht en Rotterdam) is aangeboden aan EZ (hierna: *business case*) met daarin opgenomen de kosten en opbrengsten van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard, de benodigde ontsluiting en de inpassing van dit bedrijventerrein in de groene structuur. De *business case* kent een tekort van 43,5 miljoen, prijspeil januari 2009;

- dat het te ontwikkelen bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard bestemd is voor de vestiging van arbeidsintensieve logistieke en logistiek ondersteunende bedrijvigheid, waarbij de primaire doelgroep bedrijvigheid is, die aanvullend dan wel versterkend is voor het reeds aanwezige agro-logistieke cluster van de Freshport Barendrecht/ Ridderkerk;

- dat Bolnes-Zuid in de visie van de Ridderkerk deel uitmaakt van de groene buffer rondom de gemeente Ridderkerk, op welke locatie de landschappelijke inbedding en een stedenbouwkundig kwalitatief goede ontwikkeling de verdere ontwikkeling bepalen en derhalve niet wordt ingericht als regulier bedrijventerrein;

- dat de provincie, mede gelet op het standpunt van de Stadsregio Rotterdam, de voorgestelde visie van Ridderkerk ter zake van Bolnes-Zuid erkent;

- dat de realisatie van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard een inspanning vergt van zowel EZ, de provincie als Ridderkerk, Barendrecht en Rotterdam;

- dat EZ en de provincie niet risicodragend ondersteunen bij de realisatie van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein 'Nieuw Reijerwaard'

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Doel van de bestuurlijke overeenkomst

De doelstelling van deze bestuurlijke overeenkomst is het versneld realiseren van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard, overeenkomstig de *business case,* zodat op korte termijn kan worden voorzien in de behoefte aan havengerelateerde bedrijventerreinen ten behoeve van de Rotterdamse regio, waardoor ook de *Mainport* Rotterdam wordt versterkt.

Artikel 2 Verplichtingen van partijen

Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen om:

1. een versnelde ontwikkeling en realisatie van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard te realiseren, overeenkomstig de *business case*;
2. de in deze bestuurlijke overeenkomst opgenomen inspanningen en verplichtingen indien nodig in nadere overeenkomsten uit te werken. Partijen treden hierover tijdig in overleg om te bezien in hoeverre dit gewenst is met het oog op een voortvarende uitvoering van de business case.

Artikel 3 Verplichtingen van EZ

1. binnen de relevante wettelijke kaders zo spoedig en flexibel mogelijk een financiële bijdrage te leveren van maximaal € 11 miljoen ten behoeve van de realisering van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard overeenkomstig de *business case*;
2. binnen de relevante wettelijke kaders zo spoedig en flexibel mogelijk een financiële bijdrage te leveren aan Barendrecht en Ridderkerk van maximaal € 1,5 miljoen ten behoeve van de verbetering van de infrastructuur van de bedrijventerreinen BT-Oost te Barendrecht en Verenambacht te Ridderkerk mede ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard.

Artikel 4 Verplichtingen van V&W

V&W spant zich in om:

1 binnen de relevante wettelijke kaders een goede aansluiting tussen het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard en het Rijkswegennet mogelijk te maken;

2. binnen de relevante wettelijke kaders de reconstructie van de IJsselmondse Knoop, zoals beschreven in de *business case* mogelijk te maken;

3. binnen de relevante wettelijke kaders aanvullende maatregelen zoals nader te noemen in artikel 6 lid 3 mogelijk te maken.

Artikel 5 Verplichtingen van de provincie

A. De provincie spant zich in om:

1. binnen de relevante wettelijke kaders zo spoedig en flexibel mogelijk een financiële bijdrage te leveren van maximaal € 9 miljoen ten behoeve van de realisering van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard overeenkomstig de *business case*. Deze bijdrage is gericht op een groene inpassing van het bedrijventerrein gericht op kwaliteit en leefbaarheid;

2. binnen de relevante wettelijke kaders voortvarend de noodzakelijke planologische besluiten voor de bestemmingsplanwijziging (van glastuinbouw naar bedrijven) met betrekking tot de locatie Nieuw Reijerwaard te behandelen, zodat de uitvoering van de *business case* ter hand kan worden genomen.

B. Gedeputeerde Staten zullen aan Provinciale Staten voorstellen de visie van Ridderkerk ter zake van Bolnes-Zuid te verwerken in de definitieve provinciale structuurvisie.

Artikel 6 Verplichtingen van Ridderkerk, Rotterdam en Barendrecht

Ridderkerk, Rotterdam en Barendrecht spannen zich in om:

1. binnen de relevante wettelijke kaders de ontwikkeling en realisatie van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard voortvarend uit te werken en op de kortst mogelijke termijn een begin te maken met de uitvoering overeenkomstig de *business case*, met dien verstande dat deze vóór 2020 zal zijn uitgevoerd. Uitgaande van het tekort van € 43,5 miljoen in de *business case* en de financiële bijdragen van EZ en de provincie ter waarde van € 20 miljoen, resteert nog een tekort van € 23,5 miljoen dat voor rekening en risico van Ridderkerk, Rotterdam en Barendrecht komt;
2. een overeenkomst op te stellen waarin hun onderlinge samenwerking en verdeling van hun risico's worden vastgelegd. De ontwikkeling en realisatie van de *business case* komt voor rekening en risico van de gemeenten samen;
3. aanvullende maatregelen te verkennen, te financieren en te realiseren, als blijkt dat ondanks de genoemde reconstructie van de IJsselmondse Knoop sprake is van onvoldoende ontsluitingscapaciteit. Deze maatregelen mogen de doorstroming op het hoofdwegennet niet belemmeren en moeten daadwerkelijk leiden tot een betere ontsluiting. Deze maatregelen dienen ter instemming te worden voorgelegd aan Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland.

Artikel 7 Nader overleg en vervallen overeenkomst

Mochten partijen – op basis van de uitkomsten van de studie IJsselmondse Knoop – gezamenlijk concluderen, dat de noodzakelijke maatregelen, zoals bedoeld in artikel 6 lid 3, de € 10 miljoen reservering in de *business case* substantieel overschrijden, dan treden partijen opnieuw in overleg. Partijen realiseren zich, dat (kostbare) ingrepen aan het hoofdwegennet niet binnen de mogelijkheden liggen. Mochten partijen in dit overleg niet tot een bevredigende oplossing komen, dan vervalt deze overeenkomst.

Artikel 8 Inwerkingtreding

Deze bestuurlijke overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van ondertekening door partijen en wordt aangegaan voor de duur van de ontwikkeling en realisatie van het bedrijventerrein op de locatie Nieuw Reijerwaard.

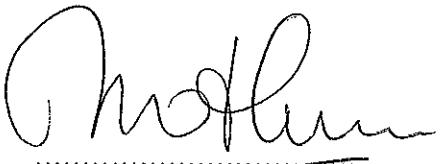
Artikel 9 Publicatie

1. Binnen twee weken na ondertekening van deze bestuurlijke overeenkomst wordt de zakelijke inhoud van deze overeenkomst gepubliceerd in de Staatscourant.
2. In de Staatscourant wordt tevens medegedeeld dat de bestuurlijke overeenkomst ter inzage wordt gelegd bij Ridderkerk.

Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein 'Nieuw Reijerwaard'

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te 's Gravenhage op 12 november 2009,

De Minister van Economische Zaken, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:

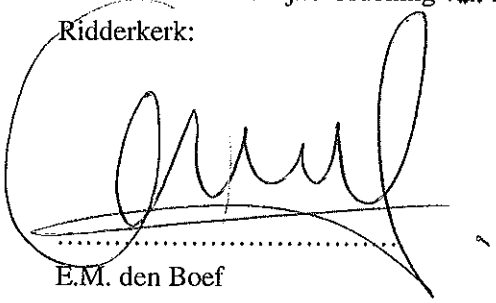


M.J.A. van der Hoeven

Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland, namens deze de gedeputeerde Groen en Plattelandsontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland:

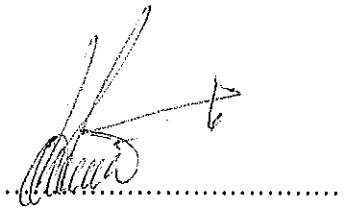
J.L. Evertse

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ridderkerk, namens deze de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Ridderkerk:



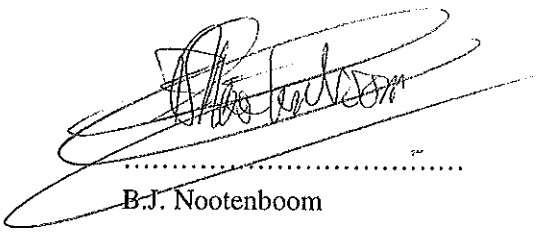
E.M. den Boef

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, namens deze de wethouder Wonen en Ruimtelijke Ordening van de gemeente Rotterdam:



H. Karakus

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Barendrecht, namens deze de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Barendrecht:



B.J. Nootenboom

Bijlage 2 Stedenbouwkundig plan

Stedenbouwkundig Plan
Nieuw Reijerwaard

Provincie Zuid-Holland

versie: 30 oktober 2012

KUIPER COMPAGNONS

Stedenbouwkundig Plan Nieuw Reijerwaard

Provincie Zuid-Holland

KuiperCompagnons
Versie: 30 oktober 2012
werknummer: 883.602.01

Inhoudsopgave

		blz
1.	**Inleiding en opgave**	**7**
1.1	aanleiding en doel	7
1.2	typering bedrijventerrein	9
1.3	totstandkoming stedenbouwkundig plan	9
2.	**Bestaande situatie**	**11**
2.1	stedenbouwkundige context	11
2.2	beschrijving plangebied	12
3.	**Stedenbouwkundig plan**	**15**
3.1	zoekrichtingen	15
3.2	stedenbouwkundige hoofdopzet	17
3.3	structuur- en beeldbepalende elementen	22
3.3.1	Blauwe wig / Verbindingsweg	22
3.3.2	Groene zone / Rijksstraatweg	24
3.3.3	Voorweg	28
3.3.4	bedrijfslanen	30
3.3.5	rand langs A15 (Krommeweg)	32
3.3.6	rand langs A16 (Krommeweg)	34
3.3.7	rand langs de Blaakwetering	36
3.4	bouwhoogtes en verkavelingsprincipes	39
4.	**Deelaspecten**	**43**
4.1	verkeer en parkeren	43
4.2	groen en water	49
4.3	energie en duurzaamheid	53
4.4	beeldkwaliteit	57

begrenzing bedrijventerrein exclusief ontsluiting

1. Inleiding en opgave

1.1 aanleiding en doel

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben in februari 2011 besloten om voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard in Ridderkerk een provinciaal inpassingsplan te gaan opstellen. Het plan is gericht op de realisering van arbeidsintensieve logistieke en logistiek ondersteunende bedrijvigheid, die aanvullend of versterkend is voor de al aanwezige agro-logistieke cluster in de regio Barendrecht / Ridderkerk. In de toekomst maakt Nieuw Reijerwaard deel uit van een groter samenhangend geheel, dat ook de bedrijfsterreinen Veren Ambacht en Barendrecht - Oost (waaronder ‘the Greenery’) omvat.

Het voorliggende stedenbouwkundig plan vormt de basis voor het inpassingsplan. Het plan is er op gericht optimale ruimtelijke condities te creëren voor een goed functionerend en toekomstgericht bedrijventerrein, terwijl ook andere belangen, zoals de leefbaarheid van het woonlint langs de Rijksstraatweg, worden gewaarborgd. De opzet is zodanig dat de hoofdelementen van de ruimtelijke structuur worden vastgelegd terwijl de invulling van de velden daarbinnen voldoende ruimte laat om flexibel in te kunnen spelen op de toekomstige ontwikkelingen.

Beelden van de bedrijventerreinen Veren Ambacht en Barendrecht-Oost

1.2 typering bedrijventerrein

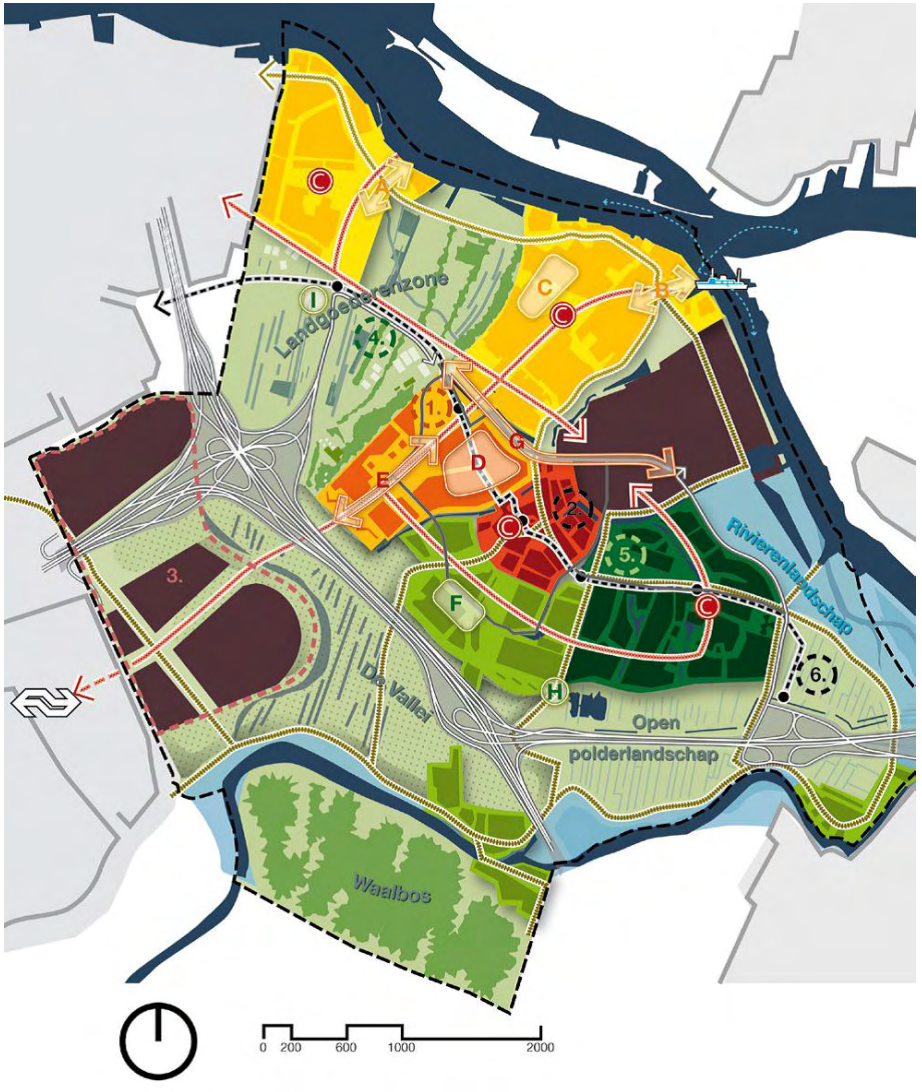
Het gros van alle groente en fruit dat Nederland importeert en exporteert, wordt verhandeld via de huidige bedrijventerreinen Veren Ambacht (Ridderkerk) en Barendrecht-Oost. Het gebied is uitgegroeid tot het innovatieve brandpunt van de handel in ‘freshfood’, groente en fruit en speelt daarin, zowel nationaal als internationaal, een toonaangevende rol. Door de uitbreiding van de EU is het achterland vergroot naar Oost-Europa en Rusland. Momenteel maakt het gebied een omvangrijke vernieuwingsslag. Bedrijven zoals ‘the Greenery’ vernieuwen hun vastgoed en de interne infrastructuur wordt verbeterd.

De nieuwbouw toont een nieuwe generatie logistieke gebouwen met architectonische kwaliteiten. Er wordt meervoudig grondgebruik gerealiseerd met meerlaagse bebouwing tot 20 of 30 meter hoogte. Daarnaast faciliteren de bedrijventerreinen andere ontwikkelingen in de freshfood-branche zoals het comprimeren van de distributieketen naar supermarkten. De bestaande terreinen bieden werkgelegenheid aan ruim 5500 mensen.

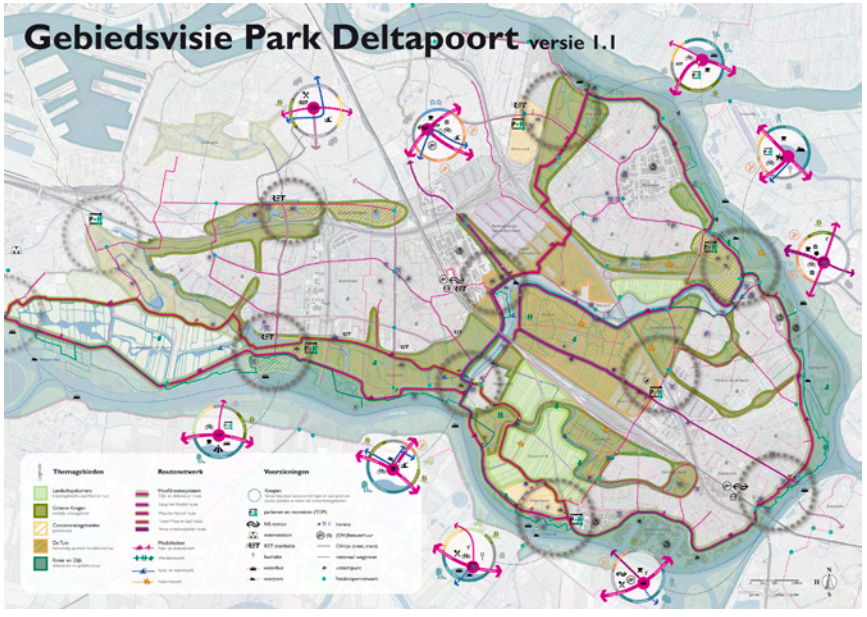
Nieuw Reijerwaard gaat ruimte bieden aan vergelijkbare bedrijven en wordt logistiek gezien hecht verweven met de al bestaande terreinen. Het zal aan een vergelijkbaar aantal mensen werkgelegenheid kunnen bieden. Het accent ligt eveneens op de agro-logistiek met bedrijfskavels tot een grootte van circa 5 hectare.

1.3 totstandkoming stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan vormt de ruimtelijke vertaling van de ‘Business-case’ zoals die door de participerende gemeentes is vastgesteld. Het plan is opgesteld door KuiperCompagnons onder begeleiding van een projectgroep waarin - naast de provincie Zuid Holland - de gemeentes Rotterdam, Barendrecht en Ridderkerk zijn vertegenwoordigd. Door deze gemeentes is ook de ‘Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard’ in het leven geroepen. De GR Nieuw Reijerwaard is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en realisatie van het bedrijventerrein en de daarbij behorende voorzieningen, inclusief ontsluiting. Voor de technische aspecten (verkeer, water, e.d.) is nauw samengewerkt met Oranjewoud.



Structuurvisie gemeente Ridderkerk



Gebiedsvisie Deltapoort (versie 1.1)

2. Bestaande situatie

2.1 stedenbouwkundige context

Nieuw Reijerwaard ligt in een oksel van het verkeersknooppunt Ridderster, waar de A15 en de A16 elkaar kruisen. Het gebied ligt strategisch ten opzichte van de belangrijkste overslaggebieden van de Rotterdamse haven en de productiegebieden van het Westland en het Oostland.
Het nieuwe bedrijventerrein bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Ridderkerk. Het terrein gaat evenwel deel uitmaken van het grotere agro-logistieke bedrijvencluster dat grotendeels ook op het grondgebied van de gemeente Barendrecht is gesitueerd. De bebouwing en infrastructuur op dit oudere terrein, waar ook 'the Greenery' ligt, worden momenteel gemoderniseerd.

Structuurvisie Ridderkerk
De gemeenteraad van Ridderkerk heeft op 29 juni 2009 de Ruimtelijke Structuurvisie 2020-2030 vastgesteld. De structuurvisie moet richting geven aan een aantal belangrijke keuzes voor de toekomst van de gemeente op het gebied van ruimte, voorzieningen en mobiliteit. Onderstaand zijn de beleidsuitgangspunten opgenomen, die betrekking hebben op de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard.

De omgeving van het verkeersknooppunt Ridderster is een belangrijk ontwikkelingsgebied voor Ridderkerk en de gehele regio. Het bestaat uit drie deelgebieden: Cornelisland, Nieuw Reijerwaard en Bolnes-Zuid. Ridderkerk kiest voor bedrijventerreinontwikkeling in Nieuw Reijerwaard en in Cornelisland. Bolnes-Zuid krijgt een overwegend groene invulling.

In de gemeenteraad is in oktober 2008 besloten om Nieuw Reijerwaard te ontwikkelen tot een AGF-cluster. Daarbij moet worden voldaan aan een aantal condities:
- De bedrijvigheid moet voldoen aan het 'Agro-logistieke' profiel. Meer werkgelegenheid en arbeidsintensieve sectoren worden nagestreefd. Reguliere logistiek en distributie zijn hier niet gewenst.
- De omvang moet realistisch zijn gezien de doelstellingen: uitplaatsing en vergroting van de bestaande werkgelegenheid op Dierenstein / Verenambacht.
- De ontwikkeling moet samengaan met kwaliteitsverbetering op de bestaande bedrijventerreinen: duurzaamheid in de breedste zin van het woord.
- Een goede landschappelijke inpassing en verbetering van de leefbaarheid rond het complex zijn essentieel. Veel aandacht gaat uit naar een goede landschappelijke inpassing aan de zijde van de Rijksstraatweg en de overgang naar het zuidoostelijke landschap.
- De optimalisering van de IJsselmondse knoop is een voorwaarde voor de ontwikkeling.
- Een goede verbinding voor langzaam verkeer en het openbaar vervoer tussen Ridderkerk, Nieuw Reijerwaard en het Stedenbaanstation Barendrecht is noodzakelijk.

Met het vervallen van de Hoeksche Waard als locatie voor de ontwikkeling van een bovenregionaal haven-gerelateerd bedrijventerrein, is Nieuw Reijerwaard - samen met de Westelijke Dordtse Oever – aangewezen als alternatieve locatie om deze bedrijvigheid op te vangen.

Gebiedsvisie Deltapoort
Nieuw Reijerwaard maakt deel uit van het integratiekader Deltapoort. De gezamenlijke inspanning van de provincie Zuid-Holland en de gemeentes in het Deltapoort gebied is er op gericht het landschap aantrekkelijker, toegankelijker en beter bereikbaar te maken voor de inwoners.
Bij de planvorming voor Nieuw Reijerwaard is rekening gehouden met deze regionale ambities en er is overleg geweest om de beide planvormingsprocessen op elkaar af te stemmen. Dit heeft bijgedragen tot een goede recreatieve dooradering van het gebied rond Nieuw Reijerwaard met onder meer een brede blauwgroene zone langs de Rijksstraatweg in aansluiting op het landschap rond de Waal.

2.2 het huidige plangebied

De huidige bebouwing op de locatie bestaat voornamelijk uit glastuinbouwbedrijven, die worden ontsloten vanuit de Voorweg en vanuit de Verbindingsweg. In de noordwesthoek van het plangebied bevindt zich het hotel annex conferentiecentrum ‘Van der Valk’. Het gebied heeft voorts twee monumentenpanden: de boerderij ‘Bouwlust’ aan de Voorweg en een boerderij aan de Krommeweg, die in het recente verleden is afgebrand maar inmiddels weer wordt gerestaureerd.

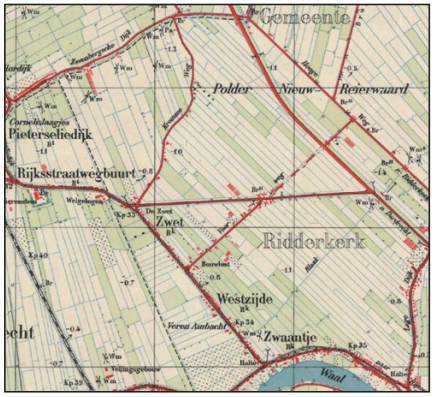
Bijgaande afbeeldingen tonen de historische ontwikkeling van het gebied. Op de kaart rond 1850 zijn de Rijksstraatweg en de Krommeweg te herkennen. Verder vallen de verschillende dijklinten op die het landschap compartimenteren en het strakke verkavelingspatroon. De enige bebouwing in het gebied bevindt zich langs de Rijksstraatweg.

In het begin van de 20e eeuw verschijnen de Voorweg, de Verbindingsweg en de weg naar Dordrecht op het kaartbeeld. In de jaren 70 van de vorige eeuw komen de bedrijfsterreinen in Barendrecht tot ontwikkeling en neemt de woonbebouwing in zowel Barendrecht als Ridderkerk fors toe. De A15 en A16 zijn dan al gerealiseerd.

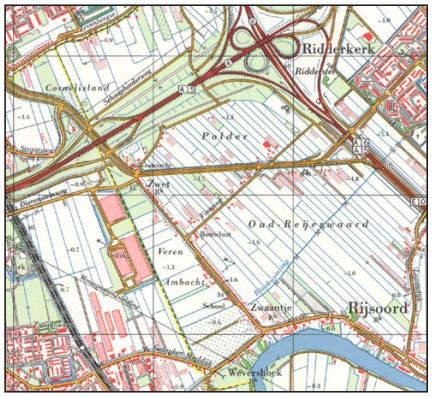
Op de laatste kaart is een sterke toename van de glastuinbouw te zien en begint de aanleg van bedrijfsterrein Veren Ambacht.

Markant aanwezig op alle kaarten is de Waal met de daarlangs gelegen dijklinten en bebouwing. In de huidige tijd vormt het een belangrijk recreatiegebied, dat nog verder zal worden versterkt.

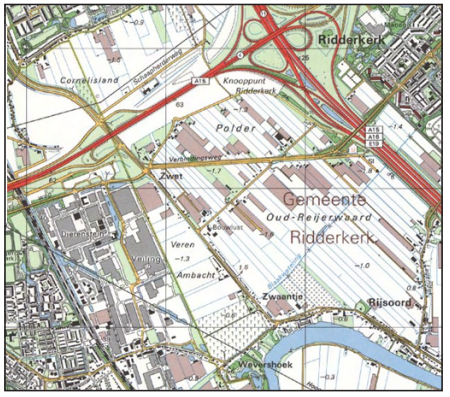
1850



1938



1981

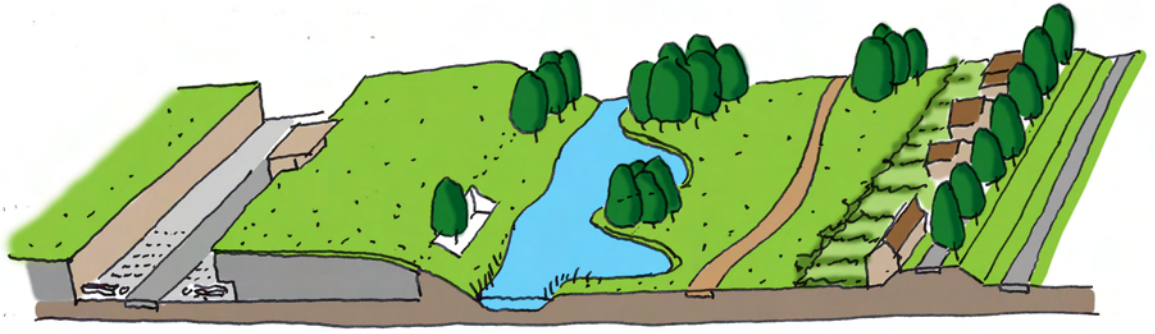


1995

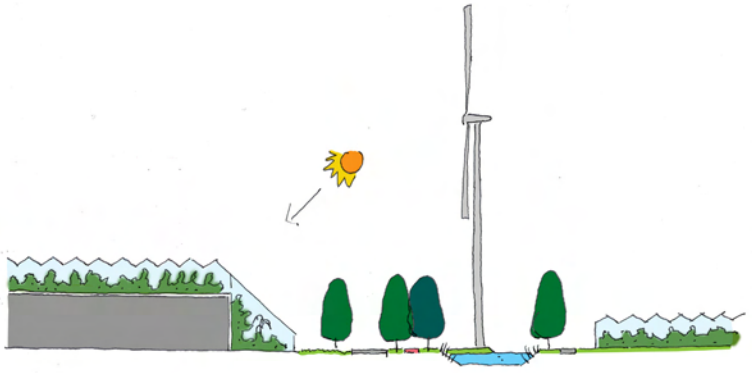
Historische ontwikkeling plangebied

het plangebied wordt doorkruist door een hoge druk gasleiding. Hiermee dient rekening te worden gehouden in het stedenbouwkundig plan

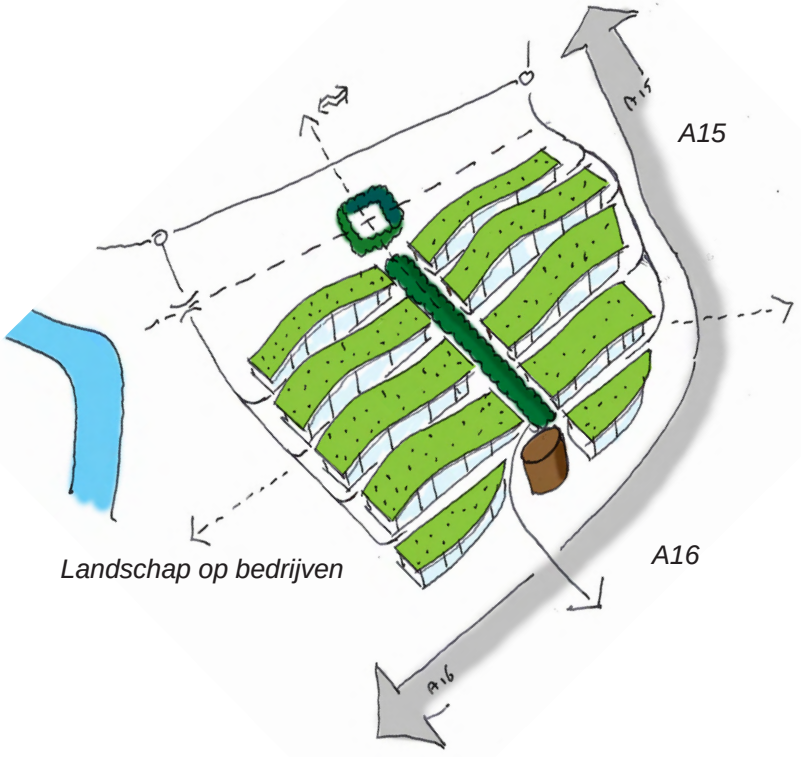
3e ontsluiting langs de boomgaard?



bedrijven *water en groen* *Dijklint Rijksstraatweg*



kassen op bedrijven? *Blaakwetering* *kassen*



Landschap op bedrijven

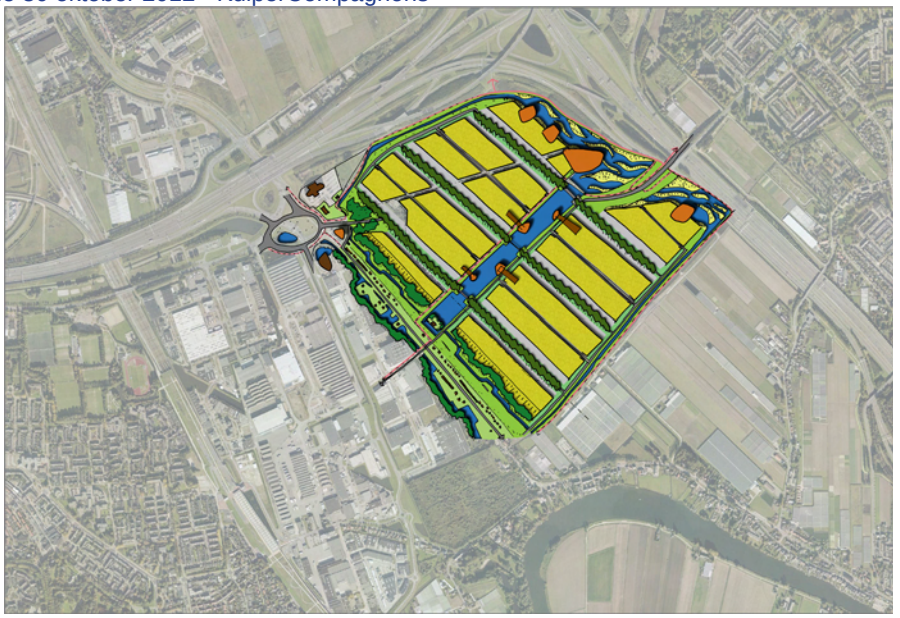
zoekrichtingen

3. Stedenbouwkundig plan

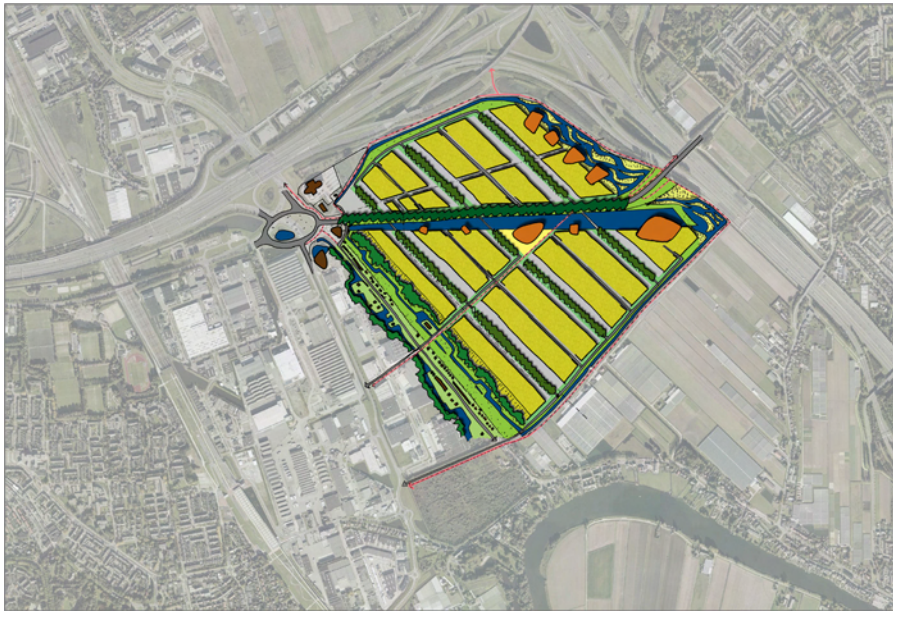
3.1 zoekrichtingen

Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. Bijgaande afbeeldingen geven daarvan een indicatie. De bestaande landschapsstructuur bleek zich goed te lenen voor de gewenste transformatie van glastuinbouw naar efficiënte agro-logistieke bedrijfskavels. Belangrijk punt van onderzoek was de toekomstige functie van de huidige hoofd-ontsluitingswegen in het gebied: de Voorweg en de Verbindingsweg. Een model met de Voorweg als belangrijkste stedenbouwkundige drager zou als voordeel opleveren dat doelmatige, rechthoekige bedrijfskavels ontstaan. Daartegenover staan de nadelen als gevolg van het grotendeels vervallen van de huidige Verbindingsweg. Uiteindelijk is gekozen voor een model waarin zowel de Verbindingsweg als de Voorweg de ruimtelijke dragers van het plan vormen. Hergebruik van deze bestaande elementen is het meest optimaal uit oogpunt van ruimtelijke en functionele kwaliteit, planeconomie en faseerbaarheid.

Een belangrijke onderdeel van de opgave is de logistieke verweving van de bestaande bedrijventerreinen met het nieuwe bedrijventerrein. De mogelijkheid van drie verbindingen is onderzocht: Verbindingsweg (1), Voorweg - Spoorlaan (2) en een derde verbinding langs de ‘boomgaard’, aansluitend op de rotonde bij de Veren Ambachtseweg. Om redenen van onder meer landschapsbehoud en woonkwaliteit Rijksstraatweg is uiteindelijk gekozen voor twee verbindingen. De 3e ontsluiting is in strijd met de Verordening Ruimte en de noodzaak van de aanleg hiervan is niet aangetoond.



model met Voorweg als stedenbouwkundige drager



model met Verbindingsweg als stedenbouwkundige drager

stedenbouwkundige hoofdopzet Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

3.2. stedenbouwkundige hoofdopzet

hergebruik bestaande elementen
Kenmerkend voor de gekozen stedenbouwkundige opzet is het zo veel mogelijk hergebruiken van bestaande elementen en structuren. De bestaande Verbindingsweg en Voorweg vormen in de nieuwe opzet opnieuw de ruimtelijke dragers van het gebied. De toekomstige bedrijfskavels volgen het oorspronkelijke landschapspatroon. Ze worden ontsloten vanuit drie bedrijfslanen, die eveneens de richting van de historische verkavelingsstructuur oppakken en continueren naar de toekomst.
De Rijksstraatweg blijft een woonlint. De belevingswaarde en de recreatieve kwaliteit er van worden versterkt door aanleg van een brede zone met groen en water.

hoofdontsluiting (1,2)
De eerste hoofdontsluiting van het gebied verloopt via de bestaande Verbindingsweg (1). Via een ellipsvormige megarotonde - ofwel 'Ovonde'- sluit deze aan op het Rijkswegennet. De Ovonde vervangt in de toekomst het huidige stelsel van kruisingen, ook wel bekend als de 'IJsselmondse knoop'.

Een tweede hoofdontsluiting vormt de bestaande Voorweg (2). Deze wordt verbonden met de Veren Ambachtseweg en de Spoorlaan. Op die wijze worden de bestaande berdrijfsterreinen gekoppeld aan het nieuwe. Ter plekke van de Rijksstraatweg komt een ongelijkvloerse kruising. De functie van de Rijksstraatweg als compartimenteringsdijk blijft behouden door middel van een waterkerende voorziening. Langs de Voorweg komt een vrij liggend fietspad. Vanuit Ridderkerk ontstaat op die manier een rechtstreekse fietsverbinding met onder meer de scholen en het station.

Blauwe wig / Verbindingsweg (3)
De Verbindingsweg vormt in de toekomst als beeldbepalende 'blauwe drager' het visitekaartje van Nieuw Reijerwaard. De wigvormige waterpartij verzorgt het grootste deel van de benodigde waterberging. Drie rotondes leggen de verbinding met de bedrijfslanen. De fietspaden aan weerszijden blijven gehandhaafd. Op enkele markante plekken is beeldbepalende bebouwing in het water toestaan (referentiebeeld waterschap gebouw).

Daarnaast biedt de Blauwe wig ruimte voor opwekking van duurzame energie. Er is plaats voor 2 of 3 grote windturbines.

Groene zone / Rijksstraatweg (4)
Het dijklint van de Rijksstraatweg vormt het hart van een brede groenblauwe zone die aansluit op het recreatiegebied rond De Waal. Aan de zijde van Nieuw Reijerwaard is een begroeid dijklichaam geprojecteerd van circa 7 meter hoogte als afscherming van en overgang naar het bedrijventerrein. De achterliggende bedrijven kunnen hier met vegetatiedaken op aansluiten. De definitieve landschappelijke inrichting van de Groene zone kan in een later stadium worden bepaald. Gezien de nevenfunctie als waterberging kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eilandenrijk met ecologische, natuurvriendelijke oevers.

Doorgaand verkeer en vrachtverkeer worden geweerd. Om die reden wordt een voorziening getroffen (bijvoorbeeld een poller met magneetpasje) waardoor de verbinding via de Voorweg (langs de boerderij) alleen nog toegankelijk is voor bewoners van de Rijksstraatweg, voor fietsers en voor calamiteitenverkeer. De functie van de Rijksstraatweg als recreatieve verbinding / fietsroute blijf gehandhaafd.

Bedrijfslanen (5)
Er zijn drie langgerekte lanen geprojecteerd ter ontsluiting van alle bedrijfskavels. De lanen liggen op openbaar gebied en volgen de richting van het landschapspatroon. De lanen hebben een profiel van 7 meter wegverharding met aan weerszijden 8 meter groenstrook (tevens leidingzone) met laanbeplanting. Rotondes zorgen voor aansluiting op / kruisen van de Verbindingsweg.

Parallel aan de openbare bedrijfslanen zijn ook op uitgeefbaar gebied aan de achterzijde van de bedrijfskavels zones voorzien, die vrijgehouden worden van bebouwing. Dit biedt de mogelijkheid voor een (eventueel collectieve) ontsluiting aan de achterzijde op eigen terrein. De flexibiliteit en gebruiksmogelijkheden nemen daardoor toe.

stedenbouwkundige hoofdopzet Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

bedrijfskavels (6)
Het plan voorziet in ruim 93 hectare uitgeefbaar bedrijfsterrein. Alle kavels worden ontsloten vanuit de drie bedrijfslanen. Naar verwachting zullen overwegend kavels tussen 2 en 5 hectare worden gerealiseerd. Op de meeste plekken bedraagt de kaveldiepte circa 150 meter. De ervaring leert dat dit voor het merendeel van de beoogde bedrijven een optimaal bruikbare kavel oplevert. Er is evenwel ook voorzien in andere kaveldieptes, in bandbreedte variërend van circa 60 tot 240 meter.

De kavels bestaan uit een erf-zone en een gedeelte waar bebouwing is toestaan. De erf-zone aan de laanzijde is aangebracht ter structurering van manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, laad- en los perrons, parkeren en dergelijke. In deze zone is binnen bepaalde spelregels wel een overbouwing ten behoeve van kantoren en andere representatieve ruimtes toegestaan. Daarbij moet de doorrijhoogte minimaal 5,5 meter bedragen zodat de manoeuvreerruimte behouden blijft.

De toegestane bouwhoogte is overwegend maximaal 30 meter met uitzondering van de zones langs de hoofdontsluiting, langs de Rijksstraatweg en langs de buitenranden. Deze bouwhoogte stimuleert een efficiënt en meervoudig grondgebruik.

parkeervoorziening vrachtwagens (7)
In het plan is twee hectare gereserveerd ten behoeve van een centrale parkeervoorziening voor vrachtauto's en hun chauffeurs. Deze voorziening mag niet worden gerealiseerd in het gebied tussen de Rijksstraatweg en de eerste bedrijfslaan. De precieze locatie moet nog worden vastgesteld. Daarom zijn de extra hectares toegevoegd aan het oppervlak voor bedrijfskavels.
Het parkeerterrein met bijbehorende verblijfsfaciliteiten vormt tevens een wachtplaats tot het moment dat de vrachtauto's kunnen oprijden naar de laad- of losdocks van hun bestemming. Daarmee wordt verkeerscongestie tegengegaan.

omgeving Van der Valk (8)
De huidige aansluiting van 'Van der Valk' op de Verbindingsweg komt te vervallen. Dit om het aantal aansluitingen te beperken, een betere doorstroming te waarborgen en voldoende afstand tot de ovonde te genereren. Het hotel / congrescentrum wordt in de nieuwe situatie ontsloten via de 1e rotonde. Het is denkbaar dat de aan Van der Valk grenzende bedrijfskavels in de toekomst deel gaan uitmaken van het hotel / congrescentrum. In dat geval moet voor de betreffende percelen wijziging naar een horeca bestemming mogelijk worden gemaakt.

Krommeweg (9)
De bestaande Krommeweg blijft grotendeels in de huidige vorm gehandhaafd en wordt hergebruikt als fietspad. De weg wordt aan beide zijden geflankeerd door bestaande en nieuwe waterlopen en geeft aansluiting op de al aanwezige fietsroutes. Aan de noordzijde langs Van der Valk komt een nieuwe fietsverbinding die de Krommeweg verbindt met de fietsroute richting Rotterdam IJsselmonde.

Hoogzandweg (10)
De aansluiting Hoogzandweg - Verbindingsweg blijft bestaan ter ontsluiting van het glastuinbouwgebied aan de overzijde van de Blaakwetering. Tevens vormt het een fietsroute.

stedenbouwkundig plan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

uitgeefbaar bedrijventerrein
(inclusief 2 ha parkeervoorziening)

3.3 structuur- en beeldbepalende elementen

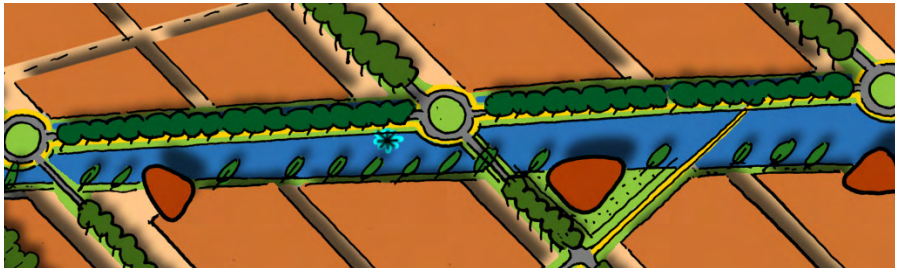
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste structuur- en beeldbepalende elementen nader toegelicht aan de hand van afbeeldingen en profielen.

3.3.1 Blauwe wig / Verbindingsweg

De Blauwe wig vormt de belangrijkste entree van Nieuw Reijerwaard. Het brede profiel met de schegvormige waterpartij en met enkele markante gebouwen geven de entree allure. De wig vormt een belangrijke schakel in het totale watersysteem. De aanwezige laanbeplanting, bestaande uit drie rijen essen, blijft in de nieuwe opzet zo veel mogelijk gehandhaafd. Ter plekke van de rotondes is evenwel een reconstructie van de weg noodzakelijk. Ook de fietspaden aan de buitenzijdes van het wegprofiel behouden hun functie.

Aan de zuidzijde van het water, voor de bedrijven langs, is een rij hoog groeiende bomen geprojecteerd, bijvoorbeeld populieren, als afscherming van de bedrijfsbebouwing. De Blauwe wig biedt voorts de mogelijkheid voor de opstelling van 2 of 3 grote windturbines (ashoogte circa 100 meter, rotordiameter circa 100 meter).

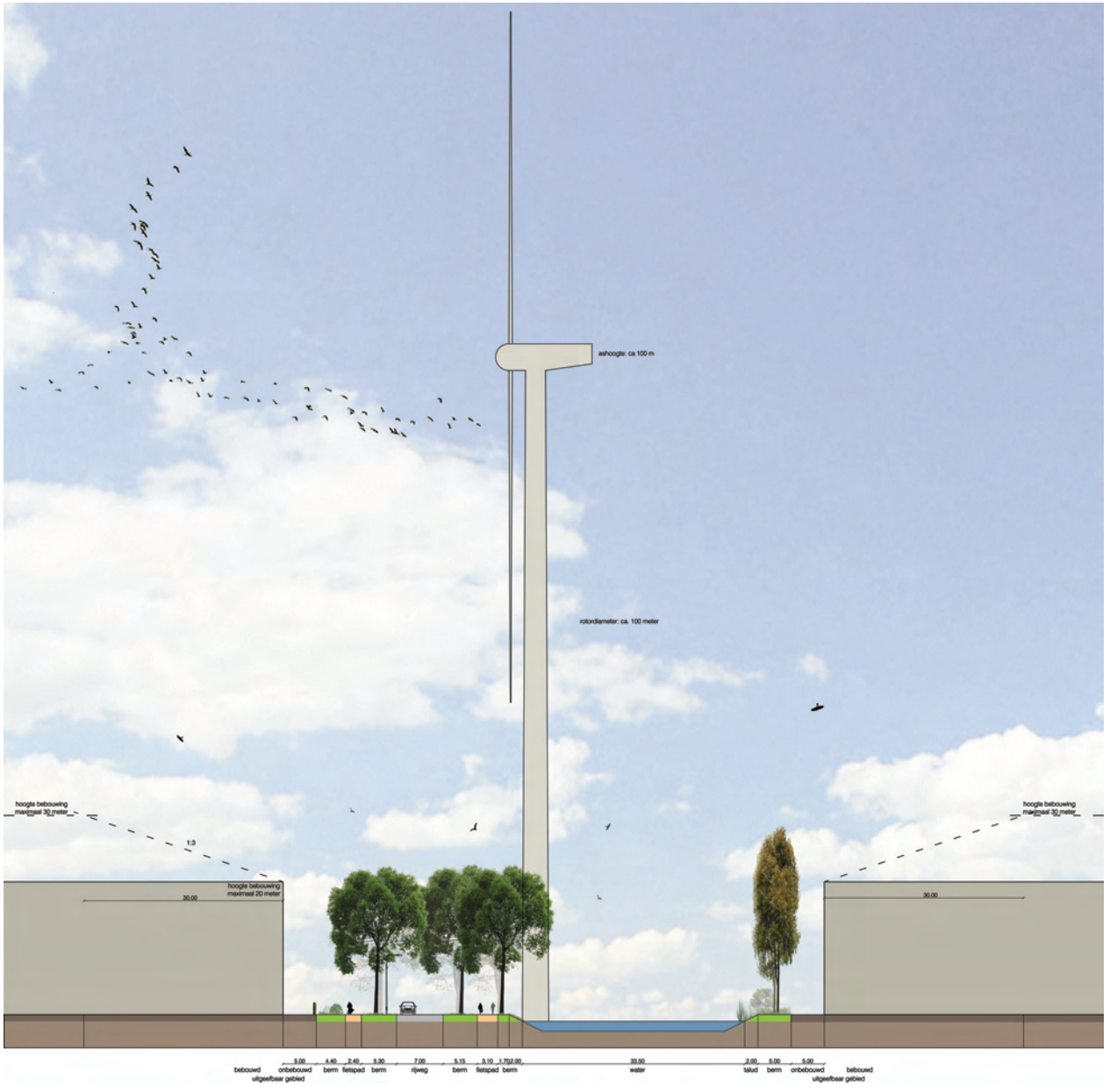
De grens van het bouwvlak ligt op 5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter in de rooilijn. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.

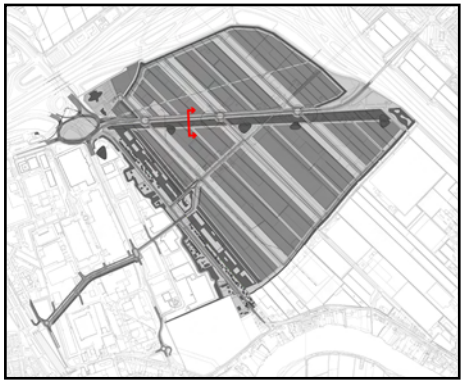


uitsnede stedenbouwkundig plan

bestaande Verbindingsweg

beplanting als afscherming van de bedrijfsbebouwing





locatie doorsnede

doorsnede over de Blauwe wig

3.3.2 Groene zone / Rijksstraatweg

De Rijksstraatweg vormt als dijk- en woonlint het centrum van een brede landschappelijke ruimte die aansluit op het recreatiegebied rond De Waal. Conform de visie Deltapoort vormt het gebied een belangrijke schakel in het netwerk van recreatieve verbindingen en fietsroutes. De historische boerderij Bouwlust - een rijksmonument - krijgt in deze Groene zone een prominente plek.

Tussen het bedrijfsterrein en de achterzijde van de woningen langs de Rijksstraatweg wordt een honderd meter brede landschappelijk zone met groen en water aangelegd. Het bedrijventerrein wordt daarnaast nog extra afgeschermd door een circa 7 meter hoog, begroeid grondtalud. Dit ‘geplooide maaiveld’ wordt gevormd met vrijkomende grond uit de benodigde waterpartijen volgens het principe: ‘wie een kuil graaft, krijgt een bult’. De achterliggende bedrijven kunnen met vegetatiedaken op dit grondlichaam aansluiten.

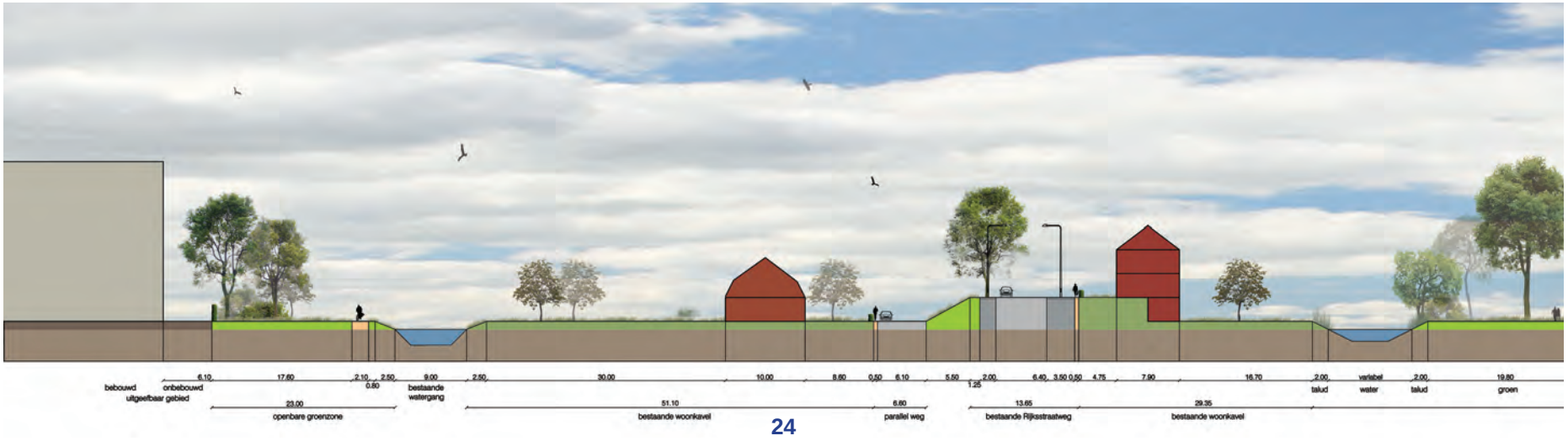
De hoogte van de bedrijven bedraagt maximaal 10 meter aan de zijde van de Rijksstraatweg. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 2:5 oplopen tot maximaal 20 meter.

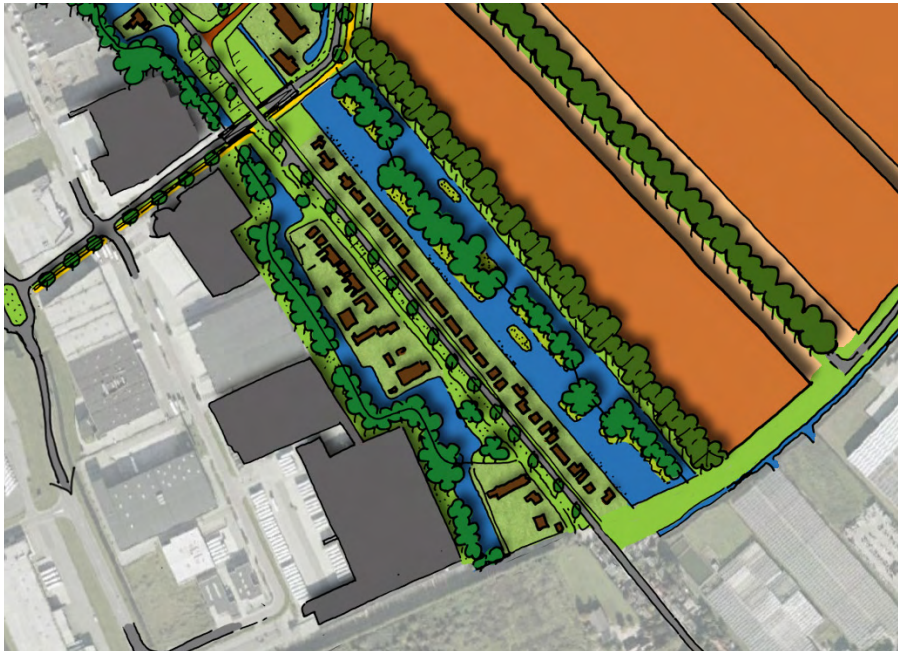
De landschappelijke inrichting van de Groene zone kan in een later stadium worden bepaald. Bijgaande afbeeldingen geven een indicatie van de mogelijkheden. Gezien de nevenfunctie als waterberging en gezien de ringstructuur van het toekomstige stelsel van waterlopen (Blauwe wig, Blaakwetering) kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eilandenrijk met natuurvriendelijke oevers en een kano-route.

Niet - bestemmingsverkeer en vrachtverkeer zullen in de toekomst worden geweerd. Er zullen nader te bepalen maatregelen worden genomen, die bevorderen dat de verbinding met de Rijksstraatweg via de Voorweg (langs boerderij Bouwlust) alleen nog aantrekkelijk is voor bestemmingsverkeer van de Rijksstraatweg en als fietsroute voor fietsers. Aan de zijde van het waterschapgebouw is een verdiept liggend fietspad voorzien dat aansluit op alle bestaande fietsroutes.

Ten behoeve van de tweede ontsluiting (Voorweg - rotonde Veren Ambachtseweg - Spoorlaan) wordt onder de Rijksstraatweg door een ongelijkvloerse kruising gemaakt. Bijgaande afbeelding geeft daarvan een beeld. Het profiel Rijksstraatweg blijft daarbij zoveel mogelijk behouden. Er komen voorzieningen (bijvoorbeeld schuifdeuren of schotbalken) om de functie als compartimenteringsdijk te waarborgen.

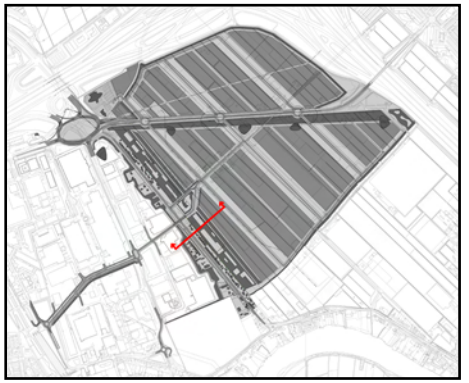
doorsnede over
de Groene zone





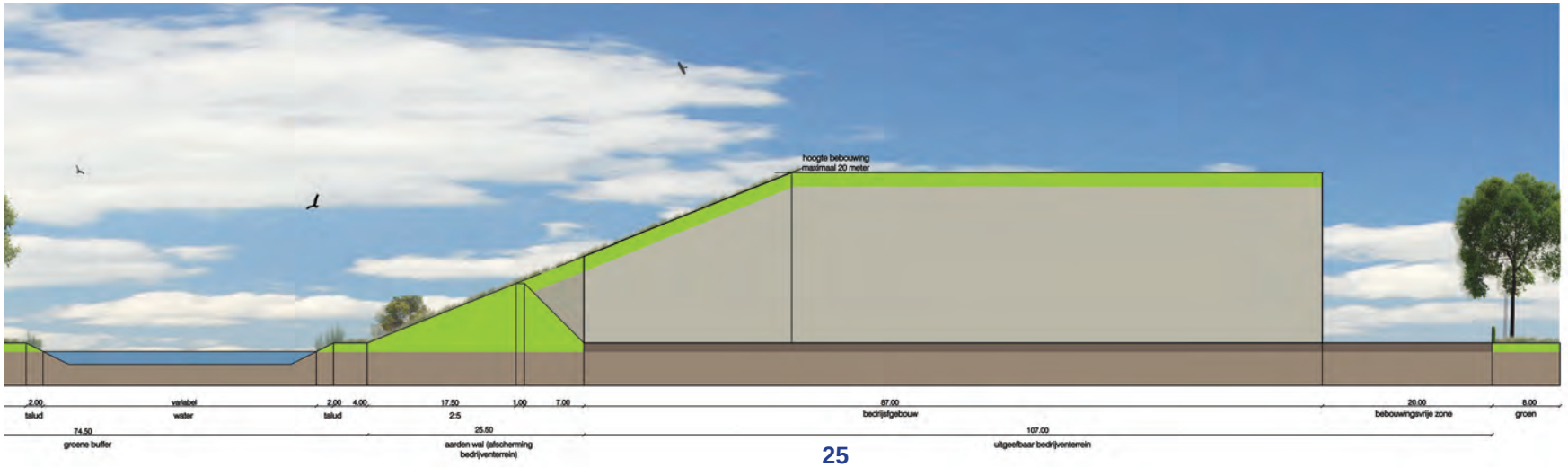
uitsnede stedenbouwkundig plan

bestaande Rijksstraatweg

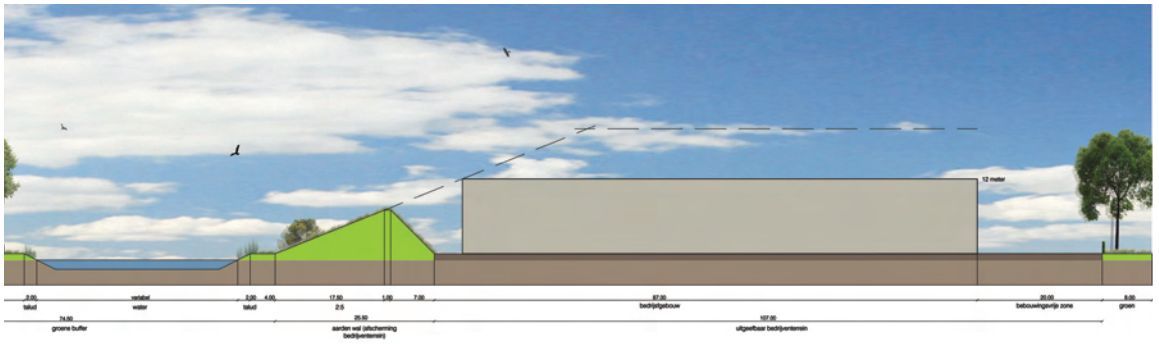


locatie doorsnede

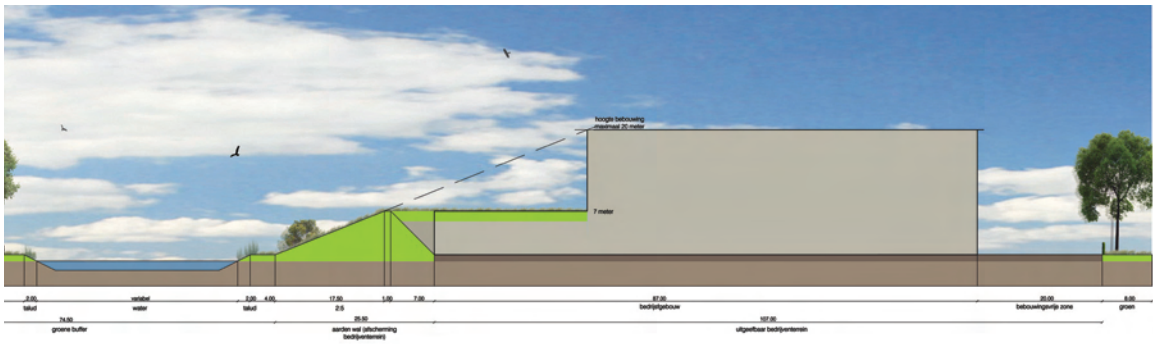
doorsnede over de Groene zone



aansluiting dijklichaam - bedrijfsbebouwing: variant 1

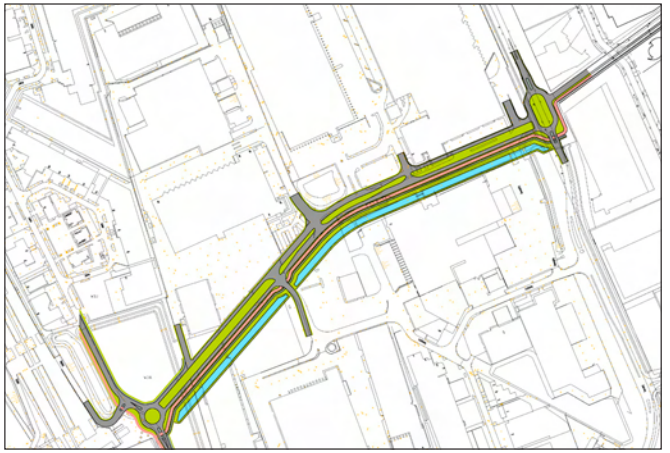


aansluiting dijklichaam - bedrijfsbebouwing: variant 2



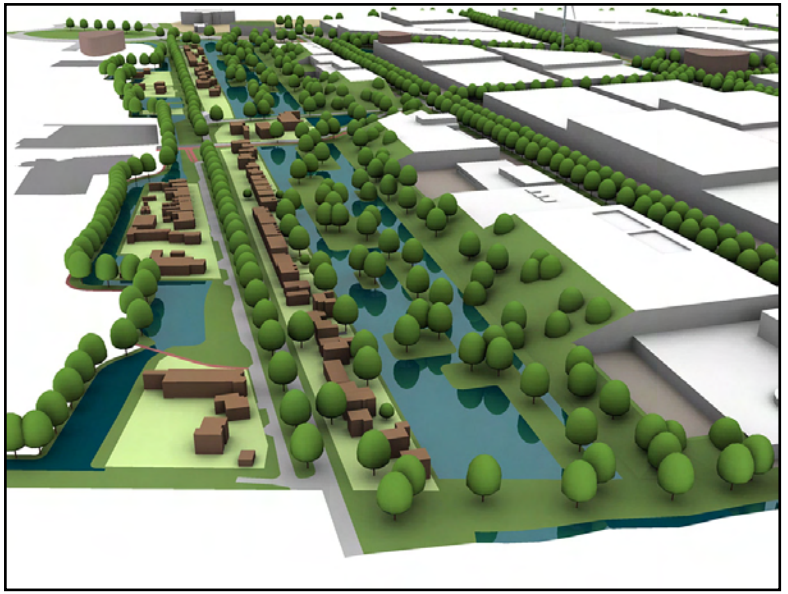
aansluiting dijklichaam - bedrijfsbebouwing: variant 3

locatie doorgang verbinding Voorweg/Handelsweg t.b.v. aansluiting Spoorlaan (tevens langzaam verkeers-verbinding)

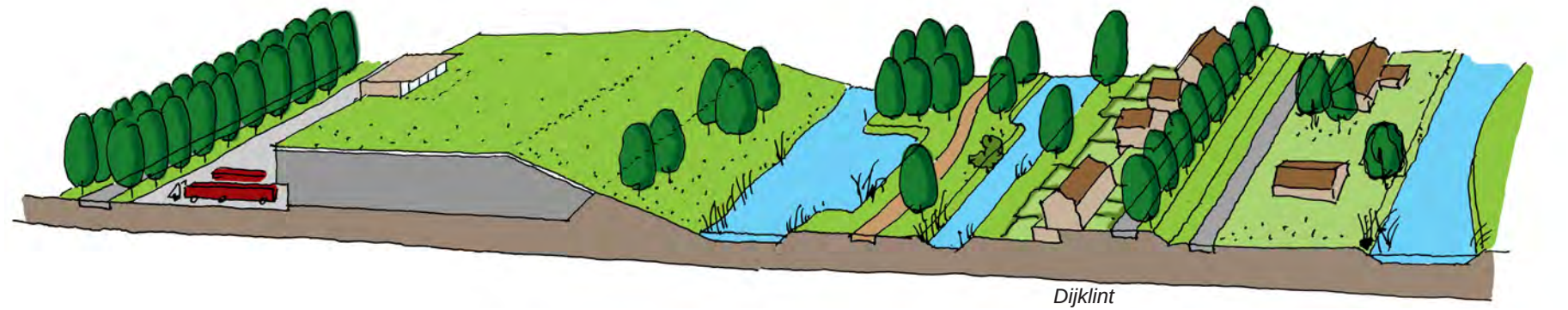


Spoorlaan met rotonde bij kruising Veren Ambacht-seweg

vogelvlucht groene zone vanaf de ovonde



vogelvlucht groene zone vanaf de Blaakwetering



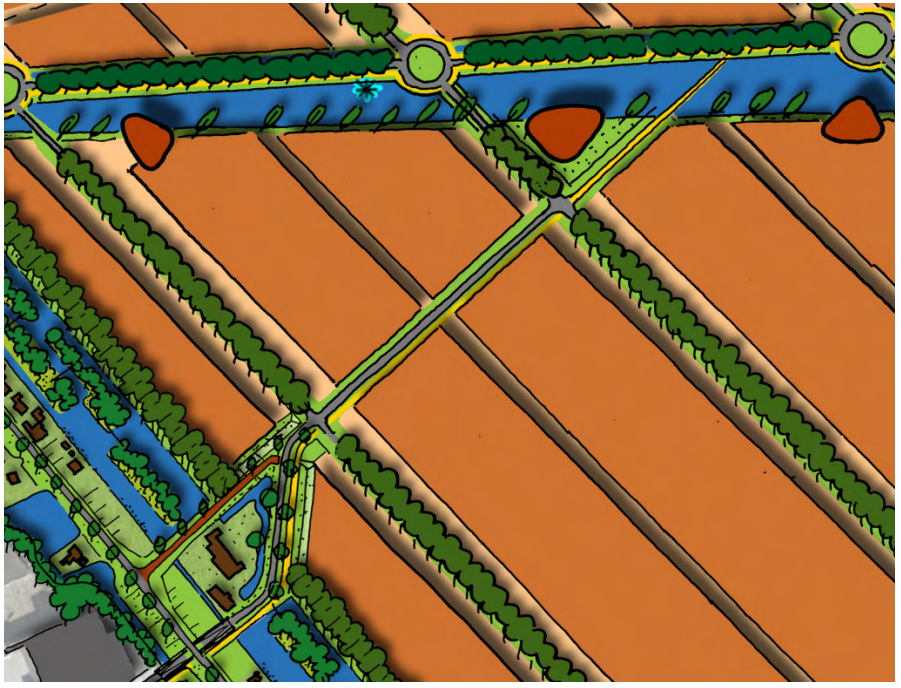
landschappelijke zone langs de Rijksstraatweg
dijklichaam + vegetatiedaken als groene overgang naar bedrijventerrein

Dijklint
Rijksstraatweg

3.3.3 Voorweg

De huidige Voorweg wordt in het plan verbonden met de Veren Ambachtseweg en de Spoorlaan. Op die manier worden de bedrijfsterreinen Barendrecht - Oost en Veren Ambacht intern gekoppeld aan Nieuw Reijerwaard. Door het vrijliggende fietspad naast de Voorweg ontstaat een veilige en rechtstreekse fietsverbinding vanuit Ridderkerk met onder meer de scholen en het station van Barendrecht. Ter plekke van de Rijksstraatweg komt een ongelijkvloerse kruising.

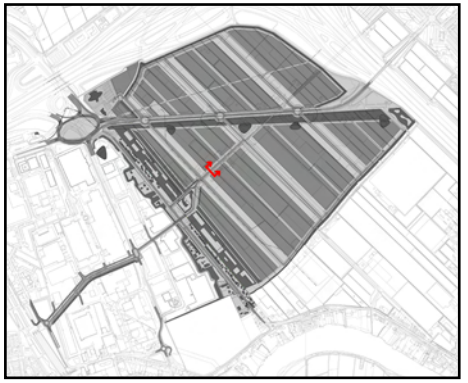
De grens van het bouwvlak ligt op 5 meter uit de kavelgrens. De hoogte van de bedrijven langs de Voorweg bedraagt maximaal 15 meter in de rooilijn. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.



uitsnede stedenbouwkundig plan

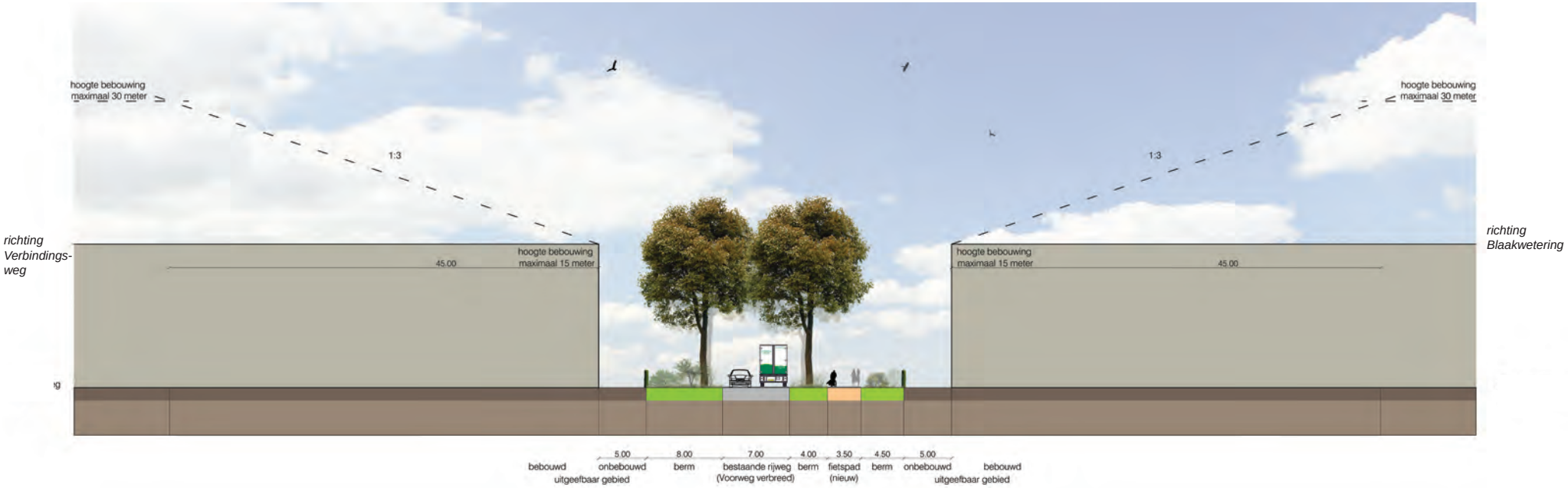
bestaande Voorweg

te behouden monumentale boerderij langs de Voorweg



locatie doorsnede

doorsnede over de Voorweg



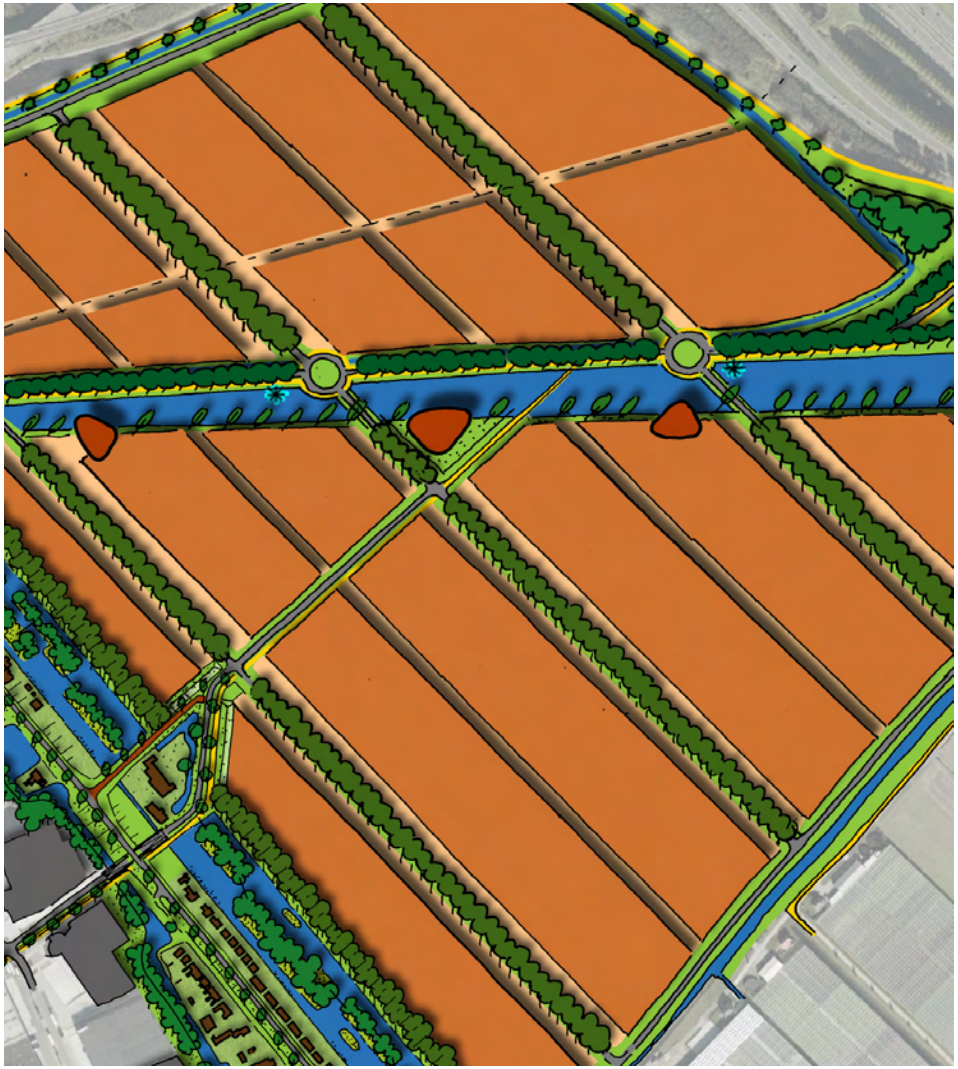
3.3.4 Bedrijfslanen

Drie lange lanen zorgen voor de ontsluiting van alle bedrijfskavels. De lanen volgen de richting van het landschapspatroon. Het profiel bestaat uit 7 meter wegverharding met aan weerszijden 8 meter groenstrook (tevens leidingzone) met daarin laanbomen. Op de overgang van het openbaar gebied naar de bedrijfskavels staat een begroeid hekwerk.

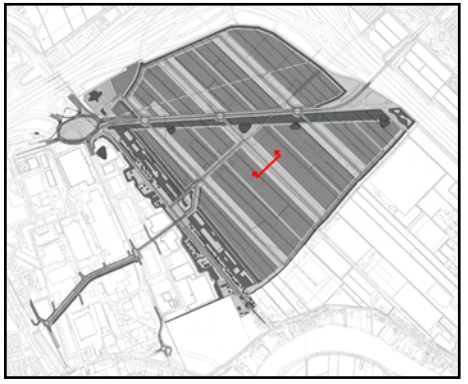
De 1e bedrijfslaan is zo gesitueerd dat de bestaande hoge druk gasleiding grotendeels in de leidingzone valt. Daardoor zijn de bedrijfskavels hier minder diep. De 2e en 3e bedrijfslaan zijn zo geprojecteerd dat bedrijfskavels met een optimale diepte van circa 150 meter worden gevormd.

Binnen de bedrijfskavels wordt langs de lanen een zone van 35 meter vrijgehouden van bedrijfsbebouwing. Daardoor ontstaat een erf-zone ter structurering van manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, laad- en los perrons, parkeren en dergelijke. De intentie is tevens om hiermee te bevorderen dat qua ruimtebeslag efficiënte, zoveel mogelijk, aaneengesloten bedrijfspanden ontstaan, zonder onnodige dwarswegen. Binnen deze zone is binnen bepaalde spelregels wel een overbouwing ten behoeve van kantoren en dergelijke toegestaan, met een zodanige doorrijhoogte (minimaal 5,5 meter) dat de logistieke mogelijkheden zo min mogelijk worden beperkt.

De hoogte van de bedrijven bedraagt langs de lanen maximaal 30 meter.

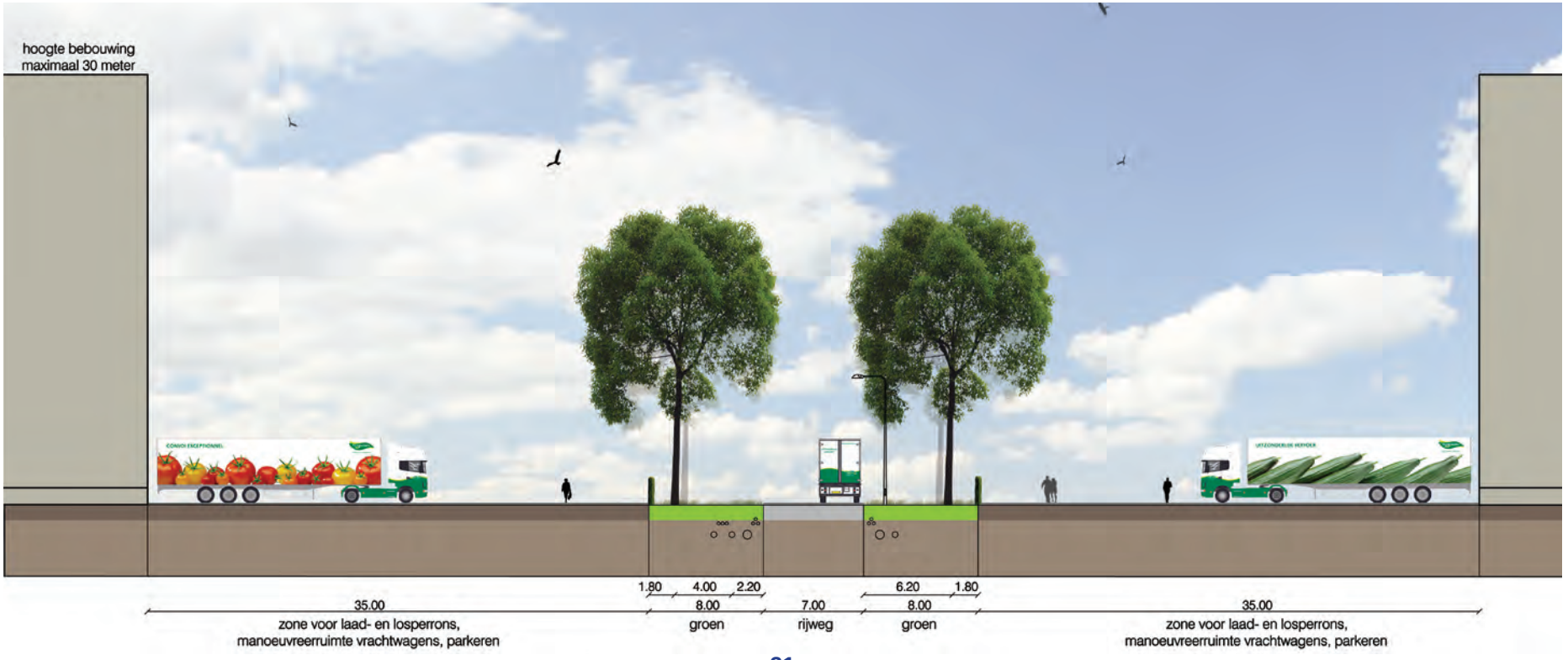


uitsnede stedenbouwkundig plan



locatie doorsnede

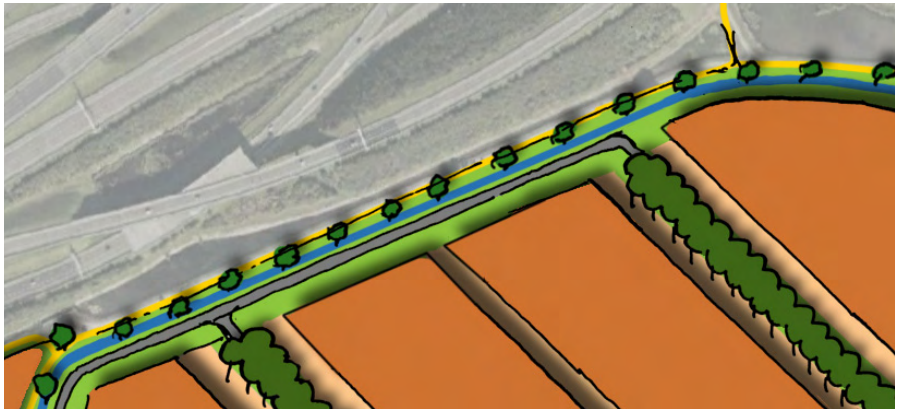
doorsnede over
een bedrijfslaan



3.3.5 Rand langs A15 (Krommeweg)

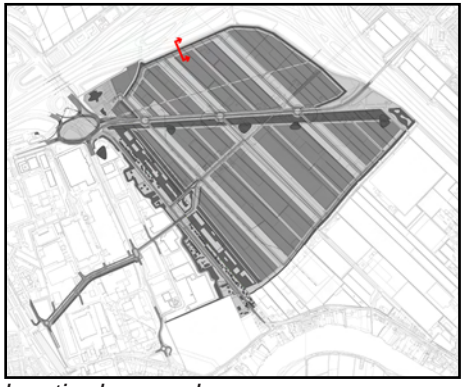
Het bedrijventerrein heeft hier gezien vanaf de snelweg een coulissen-achtige structuur. De bestaande Krommeweg blijft gehandhaafd maar krijgt in de toekomst een functie als fietspad. De Krommeweg wordt aan weerszijden geflankeerd door een waterpartij. Aan de bedrijfszijde gaat het om een nieuwe watergang die -om voldoende doorstromingscapaciteit te hebben- circa 10 meter breed moet zijn.
Het beoogde informele karakter van de Krommeweg wordt versterkt door de aanplant van bijvoorbeeld knotwilgen.

De grens van het bouwvlak ligt op 7,5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.



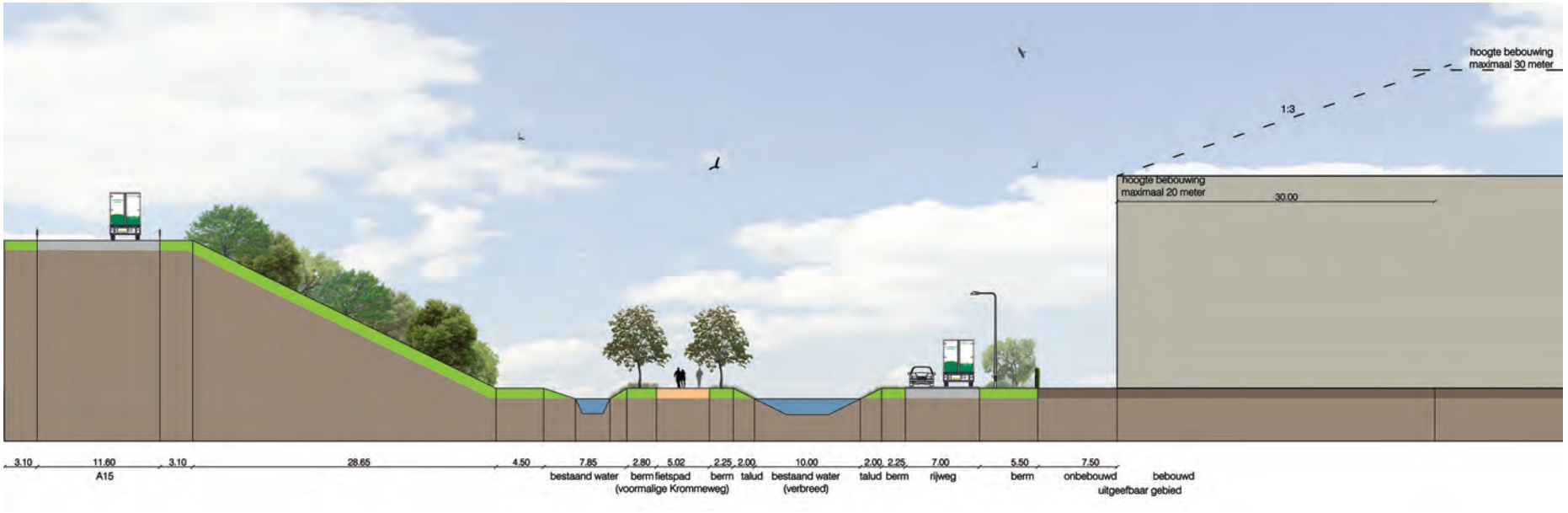
uitsnede stedenbouwkundig plan

bestaande situatie



locatie doorsnede

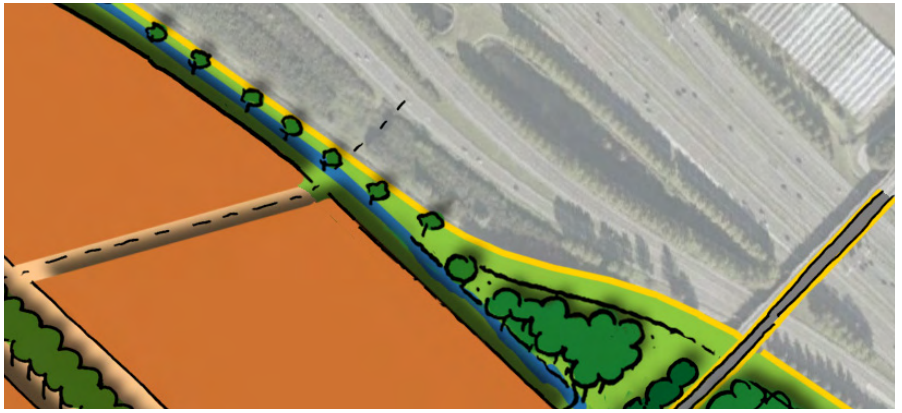
doorsnede over de Krommeweg (zijde A15)



3.3.6 Rand langs A16 (Krommeweg)

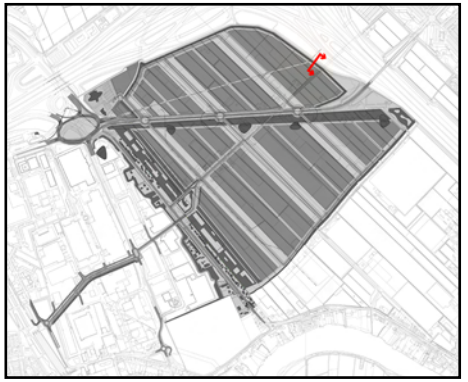
Het profiel van de bestaande Krommeweg wordt gecontinueerd langs de A16. De brede waterpartij aan de snelwegzijde maakt plaats voor een smallere watergang en bestaande bosgroepen. Aan de bedrijfskant van de Krommeweg wordt ook hier een nieuwe watergang van circa 10 meter breedte aangelegd. Het fietspad / de Krommeweg sluit bij het bosperceel aan op het viaduct over de A16 richting Ridderkerk.

De grens van het bouwvlak ligt op 7,5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.



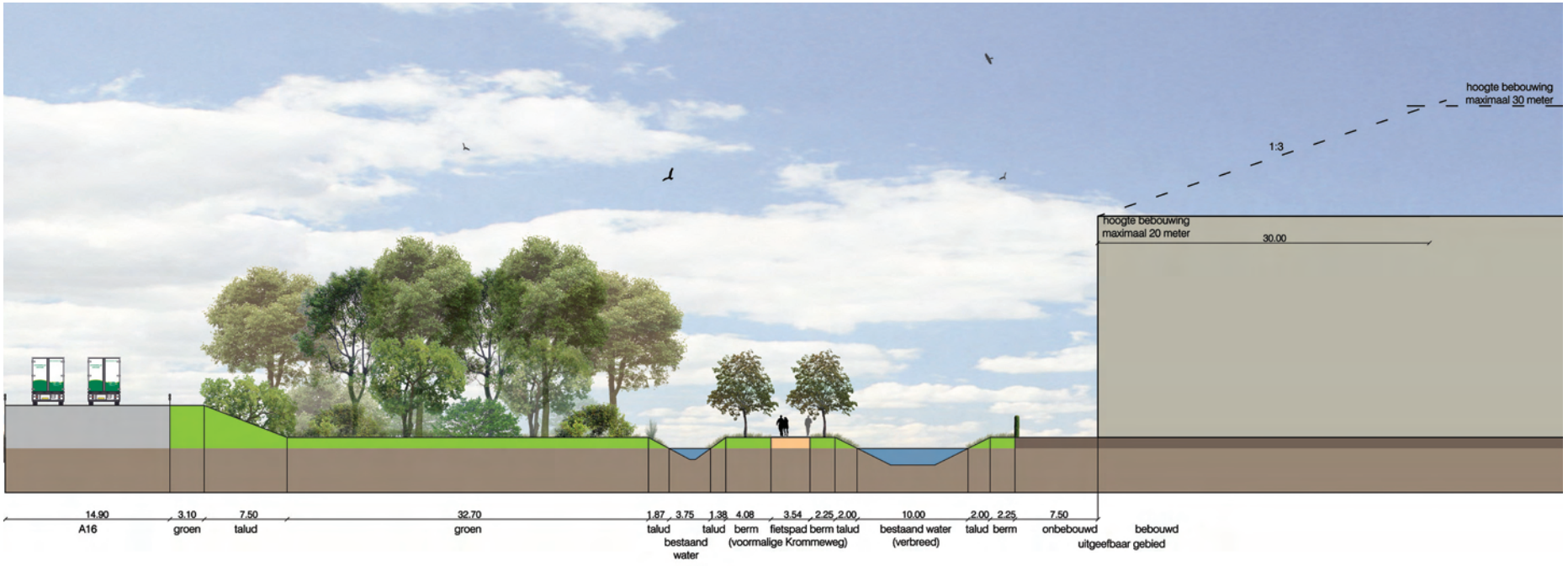
uitsnede stedenbouwkundig plan

bestaande situatie



locatie doorsnede

doorsnede over de Krommeweg (zijde A16)

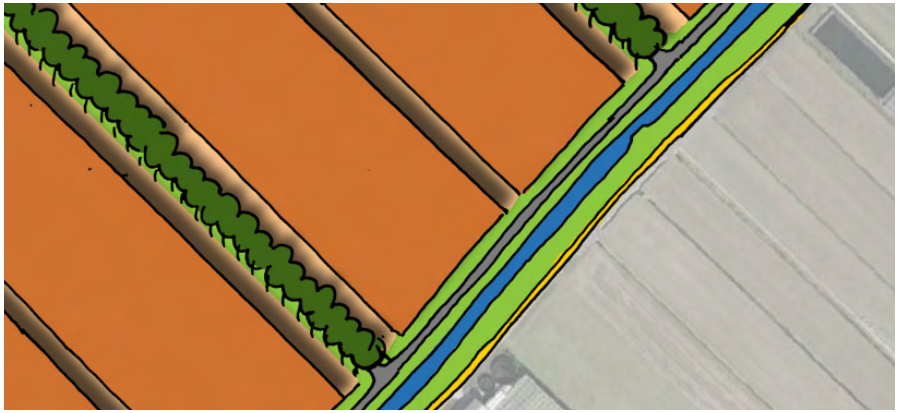


3.3.7 Rand langs de Blaakwetering

De Blaakwetering vormt de overgang tussen het nieuwe bedrijfsterrein en het buitengebied. Momenteel bevindt zich hier een concentratie van glastuinbouw. De watergang vormt een belangrijke schakel in het watersysteem maar blijft zelf in principe ongewijzigd. Aan de noordzijde van de Blaakwetering komt een nieuwe weg, die de bedrijfslanen onderling met elkaar verbindt

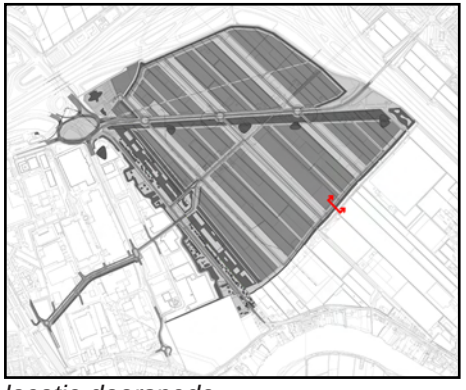
Het is denkbaar dat -in aansluiting op de glastuinbouw aan de overzijde van het water- op de logistieke bedrijven kassen worden gerealiseerd. Ook in de regelgeving van het inpassingsplan wordt dit mogelijk gemaakt.

De grens van het bouwvlak ligt op 5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.



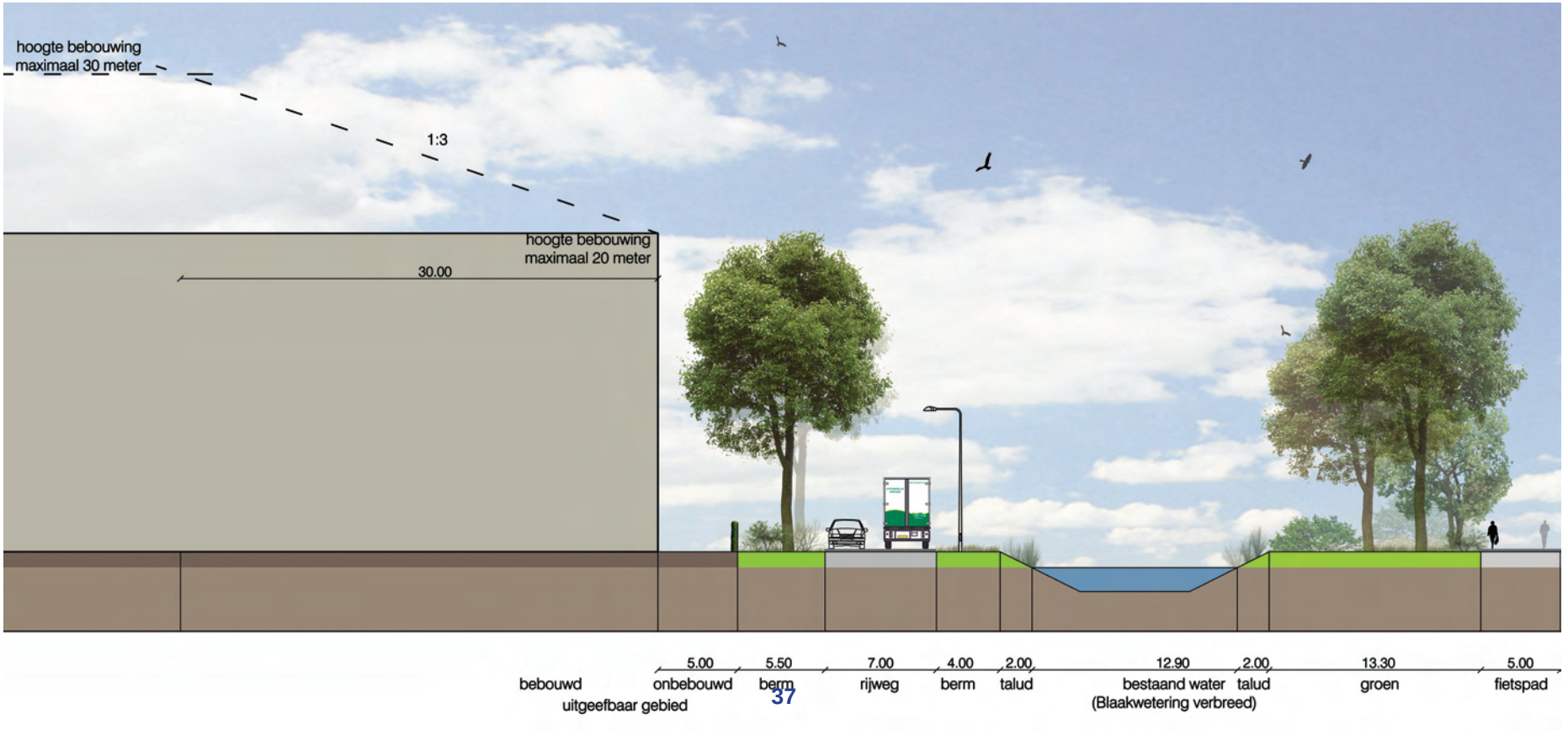
uitsnede stedenbouwkundig plan

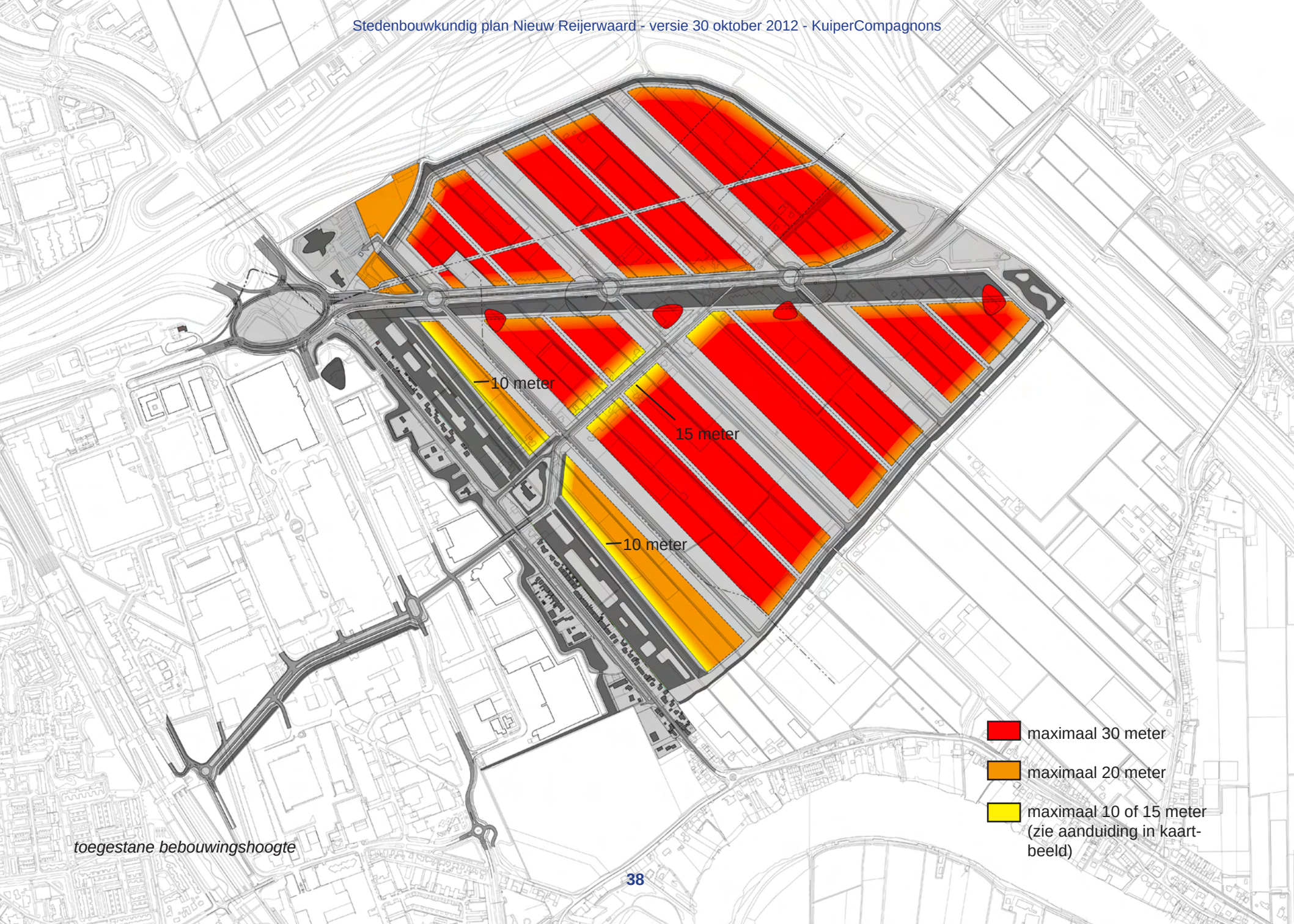
bestaande Blaakwetering



locatie doorsnede

doorsnede over de Blaakwetering





toegestane bebouwingshoogte

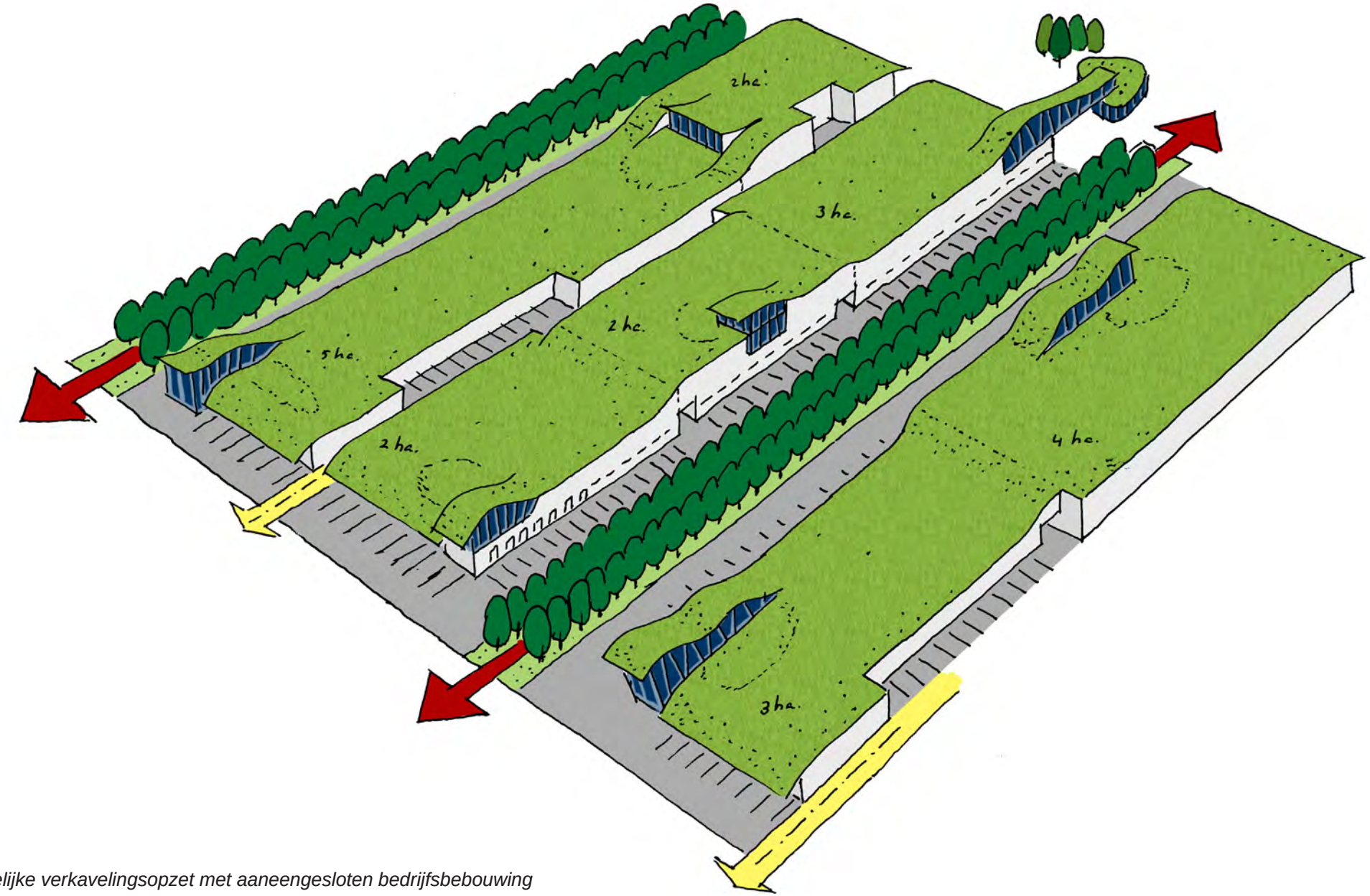
3.4 Bouwhoogtes en verkavelingsprincipes

Bijgaande kaart brengt de toegestane bouwhoogtes in beeld. Deze is overwegend maximaal 30 meter. Bij de Rijksstraatweg, langs de hoofdontsluitingen en langs de randen zijn de toegestane bouwhoogte over een beperkt gebied lager. De hoogte van 30 meter maakt meervoudig grondgebruik mogelijk en aantrekkelijk. Daarbij wordt gebruik gemaakt van liften en hellingbanen voor het verticale transport. Met de huidige logistieke techniek zijn verdiepingshoogtes tot 10 meter haalbaar en commercieel aantrekkelijk.

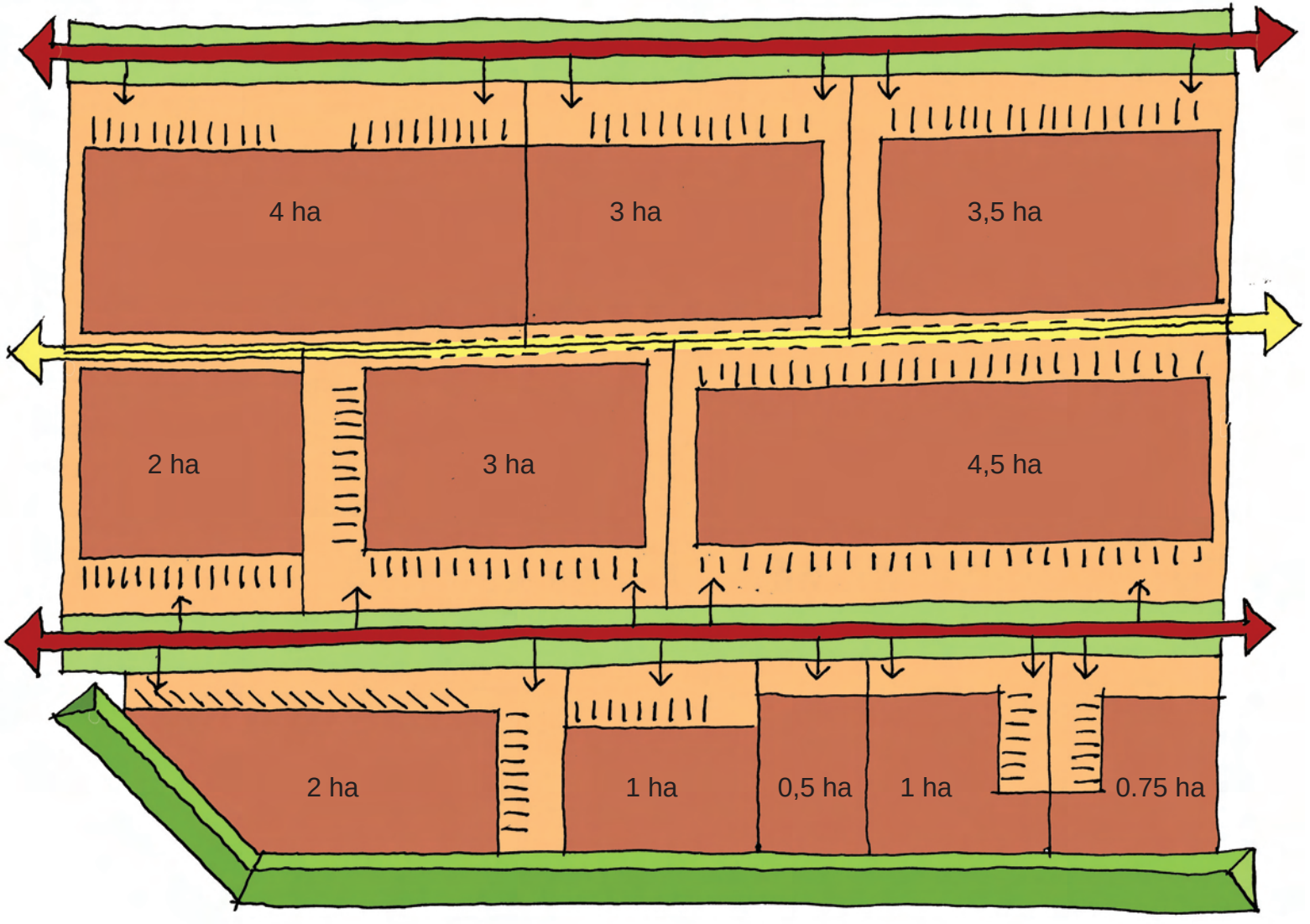
Ook op andere wijze worden compacte bouw en efficiënt ruimtegebruik bevorderd. In woningbouwtermen gesproken: hier geen vrijstaande bungalows maar zo veel mogelijk aaneengeschakelde bebouwing in meerdere lagen. De stedenbouwkundige opzet - met uitgeefbaar gebied in langgerekte stroken - maakt het mogelijk dat grotendeels aaneengesloten bedrijfsbebouwing wordt gerealiseerd. De stroken laten zich naar behoefte indelen in langere of kortere kavels.

Langs de lanen is een zone van 35 meter vrijgehouden van bedrijfsbebouwing. Daardoor ontstaat een erf-zone ter structurering van manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, laad- en los perrons, parkeren en dergelijke. Binnen deze zone is binnen bepaalde spelregels alleen ‘opgetilde’ bebouwing ten behoeve van kantoren en dergelijke toegestaan, waar vrachtwagens onder door kunnen rijden. Parallel aan de openbare bedrijfslanen zijn ook aan de achterzijde van de kavels op eigen terrein 7,5 meter diepe zones voorzien die vrijgehouden worden van bebouwing. In die zones kan een (eventueel collectieve) ontsluiting aan de achterzijde worden gerealiseerd. De flexibiliteit en gebruiksmogelijkheden (bijvoorbeeld extra laad- en losdocks) nemen daardoor toe. Dwarsstraten zijn bij deze opzet niet of slechts in beperkte mate nodig.

Bijgaande afbeeldingen tonen een denkbeeldige verkaveling met bedrijven van verschillende grootte.



mogelijke verkavelingsopzet met aaneengesloten bedrijfsbebouwing



mogelijke verkavelingsopzet (1e en 2e bedrijfslaan)

ontsluiting auto

4. Planaspecten

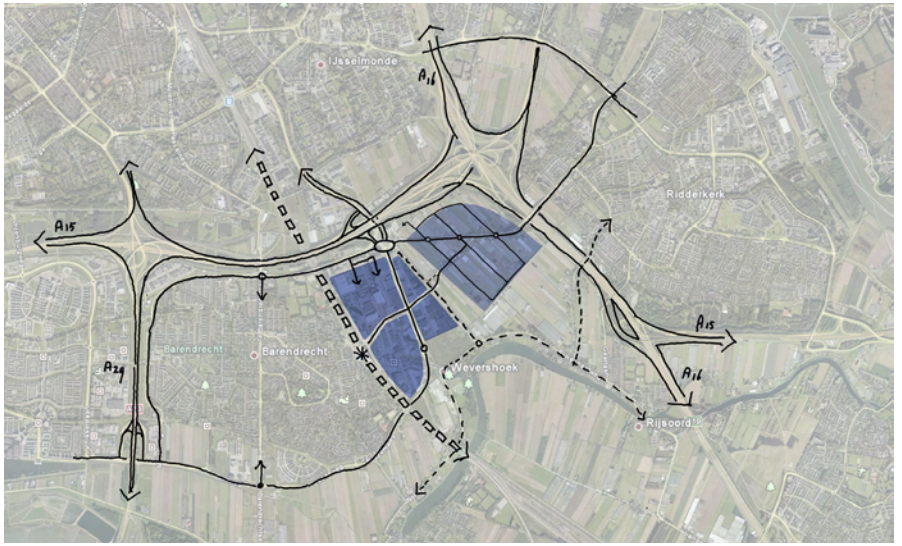
4.1. Verkeer en parkeren

Ovonde
De reconstructie van de IJsselmondse Knoop vormt een belangrijk element in de aansluiting van het plangebied op het rijkswegennet. Het huidige, onoverzichtelijke stelsel van kruisingen komt op termijn te vervallen. In plaats daarvan komt er een grote, ellipsvormige megarotonde met 5 ‘armen’. Deze ovonde verzorgt de verdeling van het verkeer van en naar de A15 in de richtingen Barendrecht, Veren Ambacht / Barendrecht - Oost, Nieuw Reijerwaard, Ridderkerk en Rotterdam.

Bijgaande afbeelding toont de toekomstige de hoofdwegenstructuur rond het gebied.

Verbindingsweg
De belangrijkste ontsluitingsweg van het plangebied is de Verbindingsweg. Deze sluit in het westen aan op de ovonde. Vanuit de verbindingsweg geven drie rotondes toegang tot de drie bedrijfslanen. Voor een goede doorstroming is het belangrijk dat het aantal aansluitingen daartoe beperkt blijft. De huidige aansluiting bij ‘Van der Valk’ komt daarom te vervallen. In de toekomst wordt dit hotel / congrescentrum ontsloten via de 1e rotonde.

(Verlengde) Voorweg
Een tweede belangrijke ontsluitingsweg is de te verlengen Voorweg. Deze verzorgt het interne transport tussen de verschillende bedrijfsterreinen en legt de verbinding met station Barendrecht. Bij de boerderij ‘Bouwlust’ buigt de Voorweg af en wordt gecontinueerd richting Veren Ambachtseweg. Via een rotonde sluit de weg vervolgens aan op de Spoorlaan. Deze verbinding draagt er toe bij dat de verschillende bedrijfsterreinen meer als één geheel worden ervaren. Ook wordt het station vanuit Ridderkerk en Nieuw Reijerwaard daardoor rechtstreeks bereikbaar.



aansluiting op omliggend wegennet

Bedrijfslanen
Alle bedrijfskavels worden ontsloten vanuit de drie bedrijfslanen. Aan de buitenzijde van het plangebied -bij de Blaakwetering en bij de Krommeweg- zijn deze met elkaar verbonden zodat nergens doodlopende wegen ontstaan. Naast de bedrijfslanen op openbaar gebied is de mogelijkheid aanwezig van een secundaire ontsluiting op eigen grond aan de achterzijde van de bedrijven. In de regels van het inpassingsplan wordt daartoe aan de achterzijde van de bedrijfskavels een zone van 7,5 meter vrijgehouden van bebouwing.

fietsroute
ontsluiting langzaam verkeer

Parkeervoorziening vrachtauto's

In het plan is twee hectare gereserveerd ten behoeve van een centrale parkeervoorziening voor vrachtauto's en hun chauffeurs. De precieze locatie moet nog worden bepaald maar vastgesteld is dat deze voorziening niet westelijk van de eerste bedrijfslaan gerealiseerd mag worden. Daarmee wordt voldoende afstand gewaarborgd tot de woningen aan de Rijksstraatweg. De centrale parkeervoorziening krijgt faciliteiten zoals verblijfsruimte, sanitair / wasgelegenheid, eetgelegenheid, eventueel kookmogelijkheden en dergelijke. De voorziening vormt tevens een wachtplaats tot het moment dat de vrachtauto's op afroep kunnen oprijden naar de laad- of losdocks van hun bestemming. Dit draagt bij aan een efficiënte verkeerafwikkeling op de bedrijfsterreinen en het tegengaan van congestie.

Rijksstraatweg

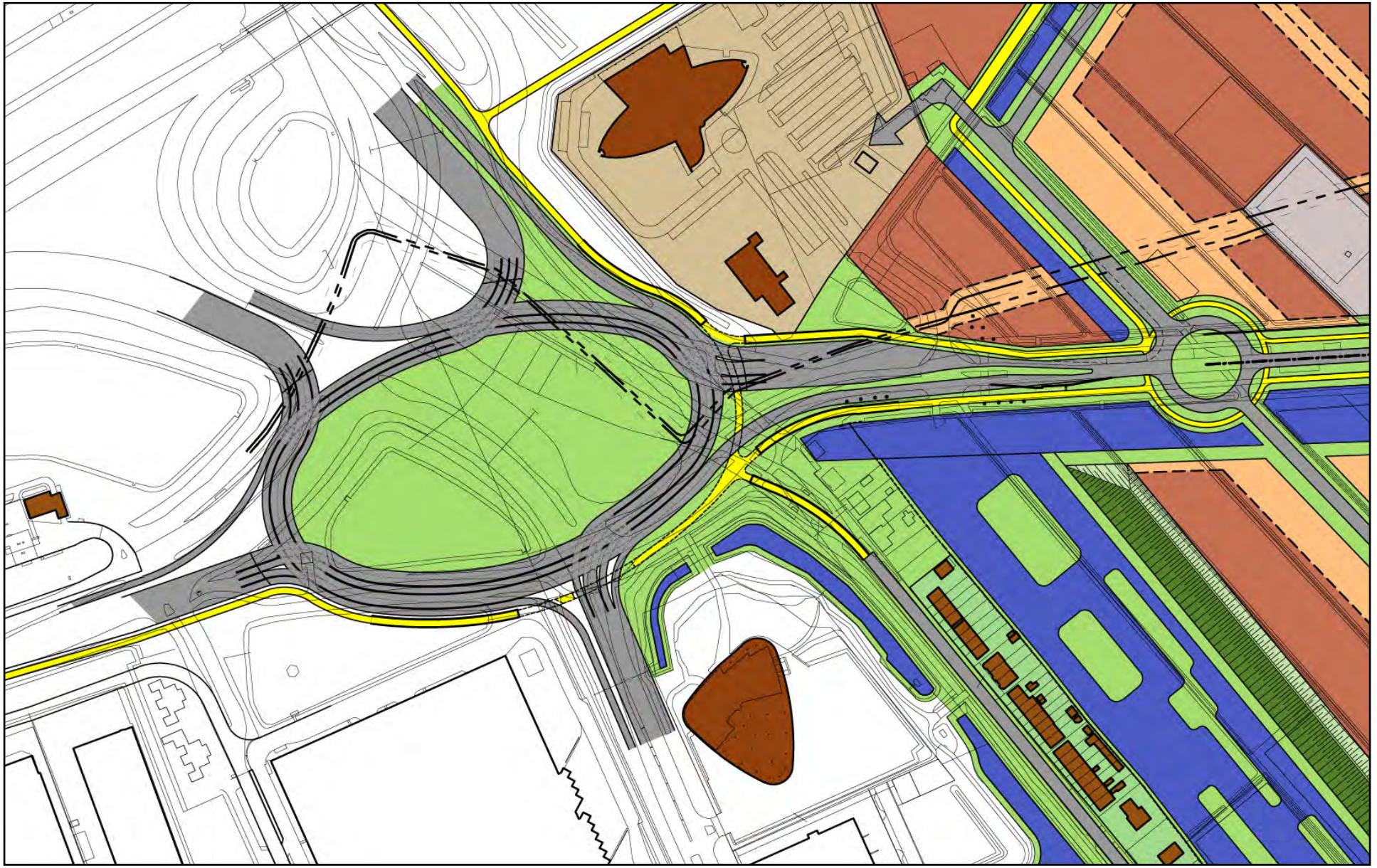
De Rijksstraatweg heeft in dit geheel uitsluitend een functie voor ontsluiting voor de aanliggende percelen en als recreatieve route, richting Waal, Wevershoek en Rijsoord over de bestaande dijken. Vrachtverkeer wordt geweerd en de toegang via de Voorweg zal in de toekomst alleen nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer en voor calamiteitenverkeer.

Fietsroutes

Het netwerk van fietsroutes door en rond het plangebied wordt versterkt zoals bijgaande afbeelding illustreert. De Krommeweg wordt een fietspad. Aan de noordzijde langs Van der Valk komt een nieuwe fietsverbinding die de Krommeweg verbindt met de fietsroute richting Rotterdam IJsselmonde. Langs de Voorweg komt een vrijliggende fietsverbinding met het station. Bij de ovonde zijn ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers voorzien.

fietsroute langs de Verbindingsweg over A16

fietsverbinding door de Ridderster



schetsontwerp Ovonde / megarotonde

een kruispunt van de IJsselmondse Knoop (huidige situatie)

Rijksstraatweg doodlopend voor autoverkeer, wel bussluis (huidige situatie)

groen- en waterstructuur

4.2 Groen en water

Groenstructuur

Blauwe wig / Verbindingsweg
Uitgangspunt is om de aanwezige boombeplanting lang de Verbindingsweg, bestaande uit drie rijen essen, te handhaven. Aan de zuidzijde van de Blauwe wig, tussen de bedrijven en het water, is een markante, hoog opgaande groenstructuur voorzien, bijvoorbeeld bestaande uit populieren.
De aanwezige bosschages aan weerszijden van de oprit naar het viaduct over de A16 blijven ongewijzigd.

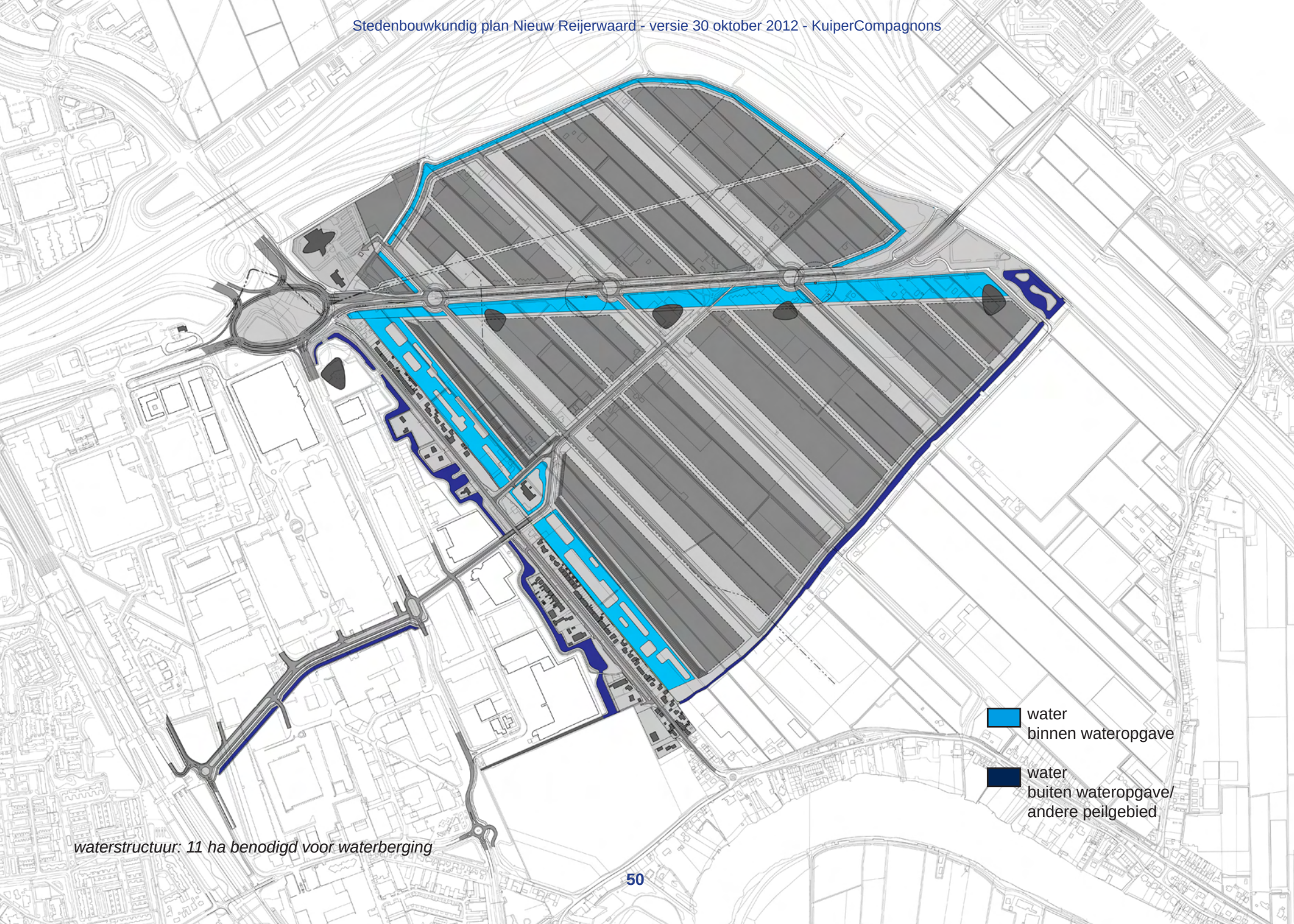
Groene zone / Rijksstraatweg
Oostelijk van de Rijksstraatweg, tussen het oude dijklint en het bedrijfsterrein komt een 100 meter brede zone met groen en water. Dit deel kan het karakter krijgen van een eilandenrijk of waterbos. Daarbij wordt gebruik gemaakt van inheemse beplantingssoorten. De eilanden worden onderling verbonden met een voetpad, dat aansluit op de al aanwezige padenstructuur aan de westzijde van de Rijksstraatweg. De beplanting van de eilanden wordt doorgetrokken op het grondtalud dat de overgang naar de bedrijven vormt. De watergangen worden voorzien van natuurvriendelijke oevers.

Bedrijfslanen
De drie bedrijfslanen krijgen een profiel van 7 meter wegverharding met aan weerszijden een groenstrook van 8 meter. In elk van de beide groenstroken is een, zoveel mogelijk aaneengesloten, rij laanbomen geplant, waarvan de toekomstige hoogte in verhouding moet zijn met de hoogte van de bedrijfsgebouwen. Te denken valt aan platanen of esdoorns. Enige uniformiteit in de afscheidingen tussen de bedrijfskavels en het openbaar gebied is wenselijk, bijvoorbeeld in de vorm van begroeide hekwerken.

Krommeweg
Langs de fietsroute ‘Krommeweg’ wordt het landschappelijke karakter benadrukt met in de bermen langs het water gesitueerde knotwillgen.

Ovonde
De uitstraling en karakteristiek van de Ovonde wordt in belangrijke mate bepaald door de inrichting van de middenzone. Met een zorgvuldig ontworpen groene inrichting wordt voorkomen dat de megarotonde een eenzijdig civieltechnisch karakter krijgt.

groene buffer westzijde Rijksstraatweg



waterstructuur: 11 ha benodigd voor waterberging

Waterstructuur
De waterpartijen in Nieuw Reijerwaard hebben een belangrijke functie voor de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Daarnaast voorzien ze in de benodigde waterberging.

Watersysteem
Belangrijkste onderdelen van het watersysteem zijn de Groene zone, de Blauwe wig, de Blaakwetering en het water langs de Krommeweg. Totaal is binnen het plangebied - gemeten op zomerpeil - ruim 11 hectare aan nieuw water opgenomen. Dit oppervlak is globaal als volgt verdeeld:
- Blauwe wig: circa 5,7 hectare water
- Groene zone: tenminste circa 3,6 hectare
- Krommeweg: circa 1,8 hectare

Het water van de Blaakwetering is niet meegerekend omdat het een bestaande watergang betreft.

Waterberging
De 11 hectare waterberging op zomerpeil is gebaseerd op berekeningen door Oranjewoud met de volgende uitgangspunten:
- 94,4 ha uitgeefbare bedrijfskavels en 2,0 ha parkeervoorzieningen, waarbij is aangenomen dat beiden voor 90 % uit verhard oppervlak bestaan;
- 0,5 ha gasverdeelstation met 70% verhard oppervlak;
- 5,6 ha wegverharding van openbare wegen waarvan 5,1 hectare tot afstroming komt;
- conform de keurregels is er van uitgegaan dat de circa 2,2 hectare aan fiets- en voetpaden gezien hun brede bermen beschouwd kunnen worden als oppervlaktes die niet tot afstroming komen.

Bij de planvorming is rekening gehouden met bereikbaarheid voor onderhoud. In de Blauwe wig en de Groene zone is varend onderhoud mogelijk waarbij ruimte aanwezig voor een keerlocatie voor de maaiboot.

Taluds
Voor de taluds is uitgegaan van 1:2. In de Groene zone zijn natuurvriendelijke oevers met een flauwere helling mogelijk. Dit zal in een later stadium worden uitgewerkt. Nadere informatie over afmetingen en taluds is te vinden bij de dwarsprofielen in hoofdstuk 3.3.

Compartimenteringsdijk
Het dijklint ‘Rijksstraatweg’ is een compartimenteringsdijk. Bij de ongelijkvloerse kruising zullen daarom voorzieningen worden aangebracht (deuren / schuiven) om deze functie te waarborgen.

waterberging langs de A15

denkbaar is Nieuw Reijerwaard tevens te ontwikkelen als producent van duurzame energie: daken leveren zonnestroom, 2 of 3 windturbines langs de Blauwe wig electriciteit uit windkracht

4.3 Energie en duurzaamheid

De ambitie is om van Nieuw Reijerwaard een duurzaam bedrijventerrein te maken. Dit uit zich allereerst in een efficiënt en meervoudig grondgebruik, met compacte, zo veel mogelijk aaneengesloten bebouwing en stapeling van bedrijfsruimten. Compact bouwen draagt tevens bij aan beperking van de energievraag: er is minder buitenoppervlak waarlangs opwarming of afkoeling kan plaatsvinden.

energievraag
De grootste component in de energievraag van de toekomstige bedrijven wordt naar verwachting veroorzaakt door de behoefte aan koeling. Bij moderne, toonaangevende bedrijven bedraagt dit aandeel ruim 80% van de totale energievraag. Het loont dus zeer de moeite om innovatieve mogelijkheden te onderzoeken om deze energiebehoefte te reduceren (passieve koeling, koeling via bodem of grondwater, vegetatiedaken). Daarnaast biedt de locatie uitgelezen mogelijkheden voor het benutten van duurzame energiebronnen, zoals zon en wind.

windenergie
Situering van twee of drie grote windturbines van elk circa 3 MW is mogelijk langs de Blauwe wig. Het gaat dan om turbines met een ashoogte van 100 meter en een rotordiameter van eveneens circa 100 meter. Een turbine van deze grote heeft een jaarlijkse elektriciteitsproductie van circa 7.000 MWh. Dit komt ongeveer overeen met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 2.000 huishoudens.

zonne-energie
Nieuw Reijerwaard heeft in de eindsituatie een dakoppervlak van circa 60 hectare (en daarnaast een groot oppervlak aan zuid gerichte gevels). Stel dat 80% van alleen het dakoppervlak ingezet zou worden voor de opwekking van zonnestroom, dan betekent dit een jaarlijkse energieproductie van circa 40.000 MWh. Dit komt ongeveer overeen met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van 11.000 huishoudens.

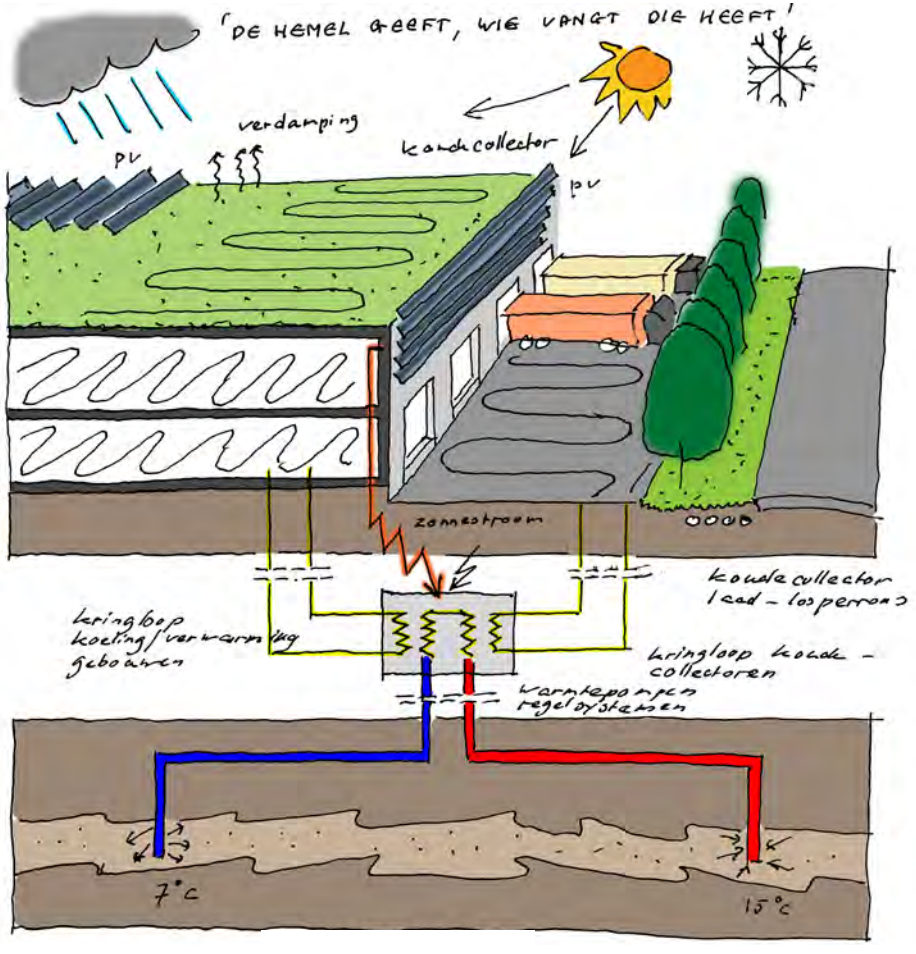
warmte-uitwisseling glastuinbouw
De agro-logistieke bedrijven hebben door hun behoefte aan koeling een groot overschot aan vrijkomende warmte. Deze warmte zou gebruikt kunnen worden door de nabijgelegen glastuinbouwbedrijven, die juist een behoefte aan verwarming hebben. Ook is het denkbaar glastuinbouwbedrijven te situeren op de agro-logistieke bedrijven. Een vorm van meervoudig grondgebruik, die tevens andere synergetische voordelen kan opleveren.

biomassa-vergisting
Door de concentratie van agro-logistieke bedrijven komt naar verwachting een omvangrijke en continue stroom van bioafval vrij. Een vergistingsinstallatie kan dit afval verwerken tot biogas. Afval wordt aldus gebruikt als grondstof en als energiebron.

opgetild landschap, vegetatiedaken en groene gevels
Op de bedrijven ligt een uitgestrekt daklandschap van circa 60 hectare. Daarnaast ontstaan er grote oppervlaktes aan blinde gevel. In plaats van daken uitsluitend te voorzien van de gebruikelijke bitumen of andere dakbedekkingen kan ook uitgegaan worden van vegetatiedaken, bijvoorbeeld sedum. Behalve de ecologische voordelen wordt daardoor de opwarming van bedrijfsruimtes door de zon sterk afgevlakt. Dit kan sterk reducerend werken in de energiebehoefte voor koeling. Ook liggen er mogelijkheden voor gevelbegroeiing.

warmte- en koudeopslag in de bodem
In een deel van het plangebied behoort warmte- en koudeopslag in de bodem waarschijnlijk tot de mogelijkheden. Het opslaan en benutten van koude is op uiteenlopende manieren denkbaar en kan bijdragen tot een sterke reductie van de energievraag.

in het blauw gearceerde deel is geen WKO toegestaan



kringloop warmte-koude opslag

een mogelijkheid is de bedrijfsgebouwen te voorzien van vegetatiedaken, waardoor een opgetild landschap ontstaat

aandachtszones beeldkwaliteit

4.4 Beeldkwaliteit

De aantrekkelijkheid en wervingskracht van Nieuw Reijerwaard zal in hoge mate worden bepaald door de beeldkwaliteit en uitstraling van de gebouwen en de openbare ruimtes. De belangrijkste aandachtsgebieden in dit verband zijn de stedenbouwkundige hoofdruimtes en de randzones. Bijgaande kaart brengt deze aandachtzones in beeld. Om de gewenste beeldkwaliteit, samenhang en allure te bereiken zijn nadere spelregels noodzakelijk. Deze zullen in een later stadium worden opgesteld in de vorm van een beeldkwaliteitplan.

In het kader van het provinciale inpassingsplan zijn vooral de buitenranden van belang. Het gaat dan om de zones langs de Rijksstraatweg, langs de A15 en A16 en langs de Blaakwetering. Op de beeldkwaliteit van deze randen wordt hieronder kort ingegaan.

Randzone Rijksstraatweg
De nadruk ligt hier op een landschappelijke uitstraling. Tussen het bedrijfsterrein en het woonlint Rijksstraatweg wordt een landschappelijk zone met groen en water aangelegd. Samen met het bestaande groen en het water aan de westzijde van het dijklint ontstaat een brede ‘Groene zone’. Dwarsprofielen over deze randzone zijn afgebeeld in hoofdstuk 3.3.2.

Een tenminste 7 meter hoog grondlichaam met een flauw talud richting Rijksstraatweg en een steiler talud richting bedrijfsterrein vormt de landschappelijke overgang naar het bedrijventerrein. De achterliggende bedrijven kunnen met vegetatiedaken op dit grondlichaam aansluiten. De boerderij ‘Bouwlust’ - een rijksmonument - krijgt binnen de Groene zone een prominente plek.

De hoogte van de bedrijven bedraagt maximaal 10 meter aan de zijde van de Rijksstraatweg. Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 2:5 oplopen tot maximaal 20 meter.
De landschappelijke inrichting van de Groene zone zal in een later stadium nader worden bepaald en uitgewerkt.

Randzone langs de A15
Gezien vanaf de A15, die hier plaatselijk op 15 meter hoogte ligt, heeft het bedrijventerrein een coulissen-achtige structuur met bebouwingsstroken afgewisseld door de open zones met de bedrijfslanen en hun bomenrijen. Een dwarsprofiel over deze randzone is afgebeeld in hoofdstuk 3.3.5
De wegen met hun bermen, de waterpartijen aan weerszijden van de Krommeweg en een onbebouwde zone op uitgeefbaar gebied zorgen voor de benodigde afstand. Meer oostelijk onttrekt dichte beplanting tegen het talud van de A15 het zicht op het bedrijventerrein.

De zijde van de A15 heeft een representatief karakter. Representatieve elementen zoals kantoren zijn hier mogelijk en gewenst. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter.
Enige samenhang en uniformiteit in kleurpalet en materiaalgebruik van de bebouwing is wenselijk. Daarbij mogen de kantoorgedeeltes in kleur- en materiaalgebruik contrasteren met de bedrijfsloodsen. Het toepassen van begroeide gevels of van bomen die hoge, blinde gevels afschermen wordt gestimuleerd. Eén en ander zal in later stadium worden uitgewerkt.

Randzone langs de A16
Langs de A16 wordt het zicht op het bedrijventerrein grotendeels weggenomen door de aanwezige beplantingen. Daarom worden hier minder hoge eisen gesteld aan een representatieve uitstraling. Een bedrijfsontluitingsweg met bijbehorende docks is hier toegestaan. Wel dient de beeldkwaliteit vanaf de Krommeweg, een belangrijke fietsroute, de nodige aandacht te krijgen.

De grens van het bouwvlak ligt op 7,5 meter uit de kavelgrens. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter. Een dwarsprofiel over deze randzone is afgebeeld in hoofdstuk 3.3.6.

Randzone langs de Blaakwetering

De Blaakwetering vormt de overgang tussen het nieuwe bedrijfsterrein en het agrarische gebied. Voor een deel zijn hier glastuinbouwbedrijven aanwezig. Deze worden ontsloten vanaf de Hoogzandweg, tevens een in belang toenemende recreatieve fietsverbinding. Een dwarsprofiel over deze randzone is afgebeeld in hoofdstuk 3.3.7.

Aan de zijde van de Blaakwetering is een representatieve uitstraling gewenst. De beoogde landschappelijke inrichting rond de Blaakwetering draagt hier toe bij. De bebouwinghoogte bedraagt maximaal 20 meter (grens bebouwingsvlak). Van daaruit mag de hoogte onder een denkbeeldige hoek van 1:3 oplopen tot maximaal 30 meter. Representatieve elementen zoals kantoren zijn hier mogelijk. Samenhang en eenheid in kleurpalet en materiaalgebruik is wenselijk. Het toepassen van begroeide gevels of van bomen die hoge, blinde gevels afschermen wordt gestimuleerd. Eén en ander zal in later stadium worden uitgewerkt.

Referentiebeelden representatief deel bedrijfsbebouwing

Bijlage 3 Vraag en aanbod analyse Nieuw Reijerwaard

Vraag-aanbod analyse in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Conform de SER-ladder

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Rotterdam, 28-09-2012

Vraag-aanbod analyse in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Conform de SER-ladder als uitgangspunt

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Ecorys Nederland B.V.
Ahmed Hamdi
Joost de Koning
Walter Hulsker
Lise Roodbol

Rotterdam, 28-09-2012

ECORYS

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO2-uitstoot af, stimuleren we het OV-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO2-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Centrale vraag 5
1.3 Leeswijzer 5

2 Vraag-analyse 7
2.1 Toetsingscriteria ruimtevraag 7
2.2 Inventarisatie van de ruimtevraag 7
2.3 Conclusie 10

3 Aanbod-analyse 11
3.1 Toetsingscriteria 11
3.2 Huidig beschikbaar aanbod 12
3.3 Harde plannen 13
3.4 Zachte plannen 14
3.5 Conclusie 18

4 Herstructureringsopgave en leegstand 19
4.1 Herstructurering en ruimtewinst 19
4.2 Leegstand 20

5 Confrontatie vraag en aanbod 22
5.1 Toepassing van de SER-ladder 22
5.2 Confrontatie vraag en aanbod 22
5.3 Conclusies ten aanzien van Nieuw Reijerwaard 24

Bronnen 26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het realisatieproces van Nieuw Reijerwaard is uitgebreid onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van het bedrijventerrein. Er zijn diverse onderzoeken beschikbaar die aantonen dat er behoefte is aan logistieke bedrijvigheid aan de zuidkant van Rotterdam. Ter voorbereiding op de besluitvorming over de alternatieve locaties Hoeksche Waard heeft Buck Consultants International (BCI) onderzoek gedaan naar de vraag en het aanbod van ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid in de omgeving van Rotterdam. Daaruit bleek dat er tot 2020 behoefte is aan aanvullend aanbod van bedrijventerreinen. Aanvullend daarop heeft het RPB in samenwerking met het CPB in 2007 onderzoek uitgevoerd. De Hoeksche Waard leek daarvoor de meest geschikte locatie. Toen echter deze optie verviel doordat een meerderheid van de Tweede kamer tegen ontwikkeling van deze locatie bleek, heeft het rijk gekozen voor de alternatieve locaties Westelijke Dordtse Oever (WDO) te Dordrecht en Nieuw Reijerwaard te Ridderkerk.

Recentelijk zijn ook diverse onderzoeken uitgevoerd naar de ruimtevraag naar bedrijventerreinen in de regio. De provincie heeft aan Ecorys gevraagd vanuit dit bestaande materiaal een integraal beeld te schetsen van de actuele vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen in de regio Rotterdam in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

1.2 Centrale vraag

De Provincie Zuid-Holland en de regiegroep Nieuw Reijerwaard hebben gevraagd om op basis van bestaande studies een integraal beeld te schetsen van:

1. de vraag-aanbod verhouding op de bedrijventerreinen in de regio Groot-Rijnmond rekening houdend met de herstructureringsopgave, leegstand en de SER-ladder.
2. de relatie van bovenstaande met bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

1.3 Leeswijzer

In voorliggende studie is op basis van bestaande studies een integraal beeld geschetst van de ruimtevraag en het aanbod in Groot-Rijnmond en wordt inzicht geboden in de behoefte aan extra aanbod, zoals Nieuw Reijerwaard, om de toekomstige ruimtevraag te kunnen accommoderen.
De vraag-aanbod confrontatie is conform de SER- ladder uitgevoerd (net zoals eerder ook door het Rijk is gedaan bij de studie naar de alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard). Er zijn voor deze studie geen nieuwe ruimtebehoefteramingen opgesteld. De geraadpleegde bronnen zijn duidelijk vermeld in de rapportage en ook in de bijlage is een groslijst van gebruikte bronnen opgenomen.

De voorliggende studie betreft alleen droge bedrijventerreinen en geen zeehavens.

Relatie met provinciaal beleid

In de economische visie van de Provincie Zuid-Holland en de provinciale structuurvisie wordt voor de gehele Provincie uitgegaan van een overaanbod aan bedrijventerreinen. In de voorliggende studie is echter onderzocht of dit ook voor de logistieke sector in Grot-Rijnmond geldt. Hierbij hebben we rekening gehouden met geschiktheid van bedrijventerreinen en fasering en planologische status van plannen. Ook is hierbij specifiek aandacht besteed aan de vraag-aanbodverhoudingen op de Linker Maasoever.

Opbouw van de rapportage

In **hoofdstuk 2** is de toekomstige ruimtevraag naar bedrijventerreinen in beeld gebracht. **Hoofdstuk 3** gaat in op het huidige en toekomstige aanbod aan bedrijventerrein (incl. harde en zachte plannen) die in aanmerking komen voor de accommodatie van bedrijven met ruimtebehoefte. **Hoofdstuk 4** brengt de geplande herstructureringsopgave in beeld en de mogelijke gevolgen voor het aanbod. **Hoofdstuk 5** vormt tenslotte de confrontatie van vraag en aanbod conform de SER-ladder.

2 Vraag-analyse

In de afgelopen jaren zijn er meerdere rapporten verschenen die ingaan op de toekomstige ruimtevraag naar bedrijventerrein in de regio. Hier kan een eigen ruimtebehoefte model aan ten grondslag liggen, worden verwezen naar andere onderzoeken of zijn kwalitatieve uitspraken over gedaan. In dit hoofdstuk inventariseren we de verwachtte ruimtevraag in deze onderzoeken, toetsen we dit op een aantal criteria en trekken we conclusies over de omvang. Hierbij geven we eerst een overzicht van de totale ruimtevraag en gaan we daarna specifiek in op de logistieke sector.

2.1 Toetsingscriteria ruimtevraag

Bij het in beeld brengen van de ruimtevraag houden we rekening met een aantal elementen. Zo is het belangrijk helder te hebben op welk ruimtelijkschaalniveau een ruimtebehoefteraming is opgesteld (regionaal, provinciaal, deelgebied). Daarbij is de vraag of hiervoor een beproefd ramingsmodel is gebruikt of dat het een afgeleide berekening betreft vanuit een andere studie. Verder is het van belang om te weten welk groeiscenario van het CPB is gehanteerd en in welke periode de ruimtevraag verwacht wordt. Resumerend, de volgende elementen hebben we meegenomen bij het in beeld brengen van de ruimtevraag:

- Ligt er een beproefd ramingsmodel te grondslag aan de berekening?
- Welk CPB-scenario is toegepast?
- In welke periode wordt de ruimtevraag verwacht?
- Naar welk ruimtelijk schaalniveau is gekeken?

2.2 Inventarisatie van de ruimtevraag

Er zijn een meerdere rapporten verschenen waarin de ruimtevraag naar bedrijventerreinen is berekend op het schaalniveau van de stadsregio, REO of provincie Zuid-Holland. We hebben ervoor gekozen om maximaal 5 jaar terug te kijken aangezien de resultaten daarvoor als gedateerd gezien kunnen worden. Hoe recenter de berekening, hoe betrouwbaarder en realistischer de verwachtte ruimtevraag is. In de volgende studies zijn uitspraken gedaan over toekomstige ruimtevraag, waarvan Nieuw Reijerwaard onderdeel uit maakt:

Tabel 2.1 Bronnen voor het in beeld brengen van de ruimtevraag

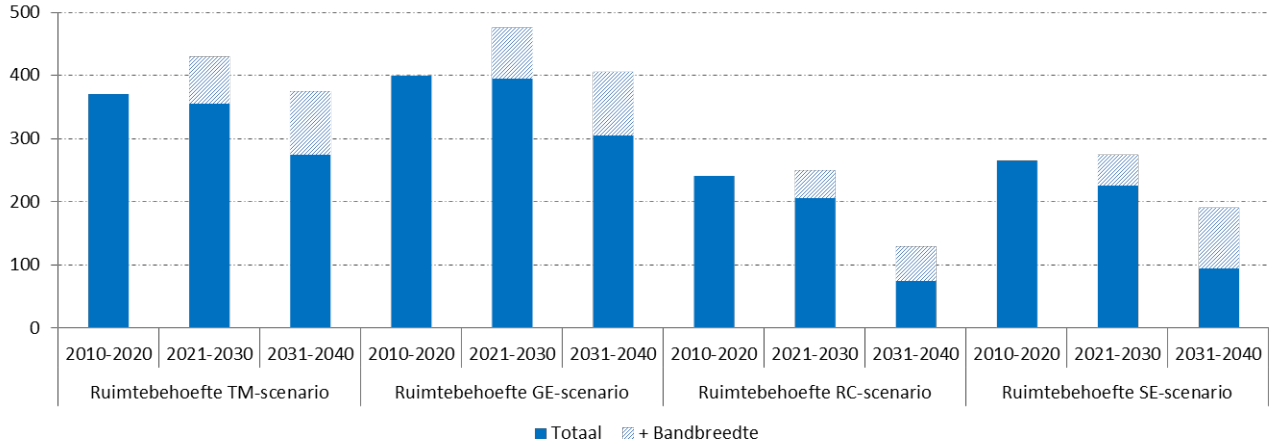
Nr	Jaar	Auteur	Titel
1	2012	Ecorys	Regionale ruimtebehoefteramingen REO's Zuid-Holland (deelrapport van ramingen provincie Zuid-Holland)
2	2012	Ecorys	Uitbreidingsvraag Deltri-regio
3	2011	Ecorys	Ruimtebehoefteraming Stadsregio Rotterdam
4	2009	Ecorys	Bedrijventerreinenstrategie Stadsregio Rotterdam 2008-2020
5	2008	Ecorys	Alternatieven Hoeksche Waard
6	2007	RPB, CPB	Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard

Totale ruimtevraag in Groot-Rijnmond

De totale uitbreidingsvraag voor Groot-Rijnmond voor de periode tot 2020 varieert in de In de meest recente studies (Ecorys 2011/ 2012) van 240 tot bijna 400 ha netto. Na 2020 tot 2030 neemt

de ruimtebehoefte mogelijk nog toe en neemt daarna af. De hoogte van de uitbreidingsvraag is uiteindelijk afhankelijk van welk toekomstscenario de werkelijkheid het beste benaderd.

Figuur 2.1. Ruimtevraag naar bedrijventerreinen in 2010-2040, Groot-Rijnmond, ha netto



Bron: Ecorys SPECTRA en SPECTRA+, 2011, studies 1 en 3

Het grootste deel van de uitbreidingsvraag betreft de logistieke sector. Zo beslaat de uitbreidingsvraag in het GE scenario tot en met 2020 300 hectare netto, ofwel 75 procent van de totale vraag in die periode. In het vervolg van deze studie kijken we daarom specifieker naar deze sector.

Ruimtevraag vanuit de logistieke sector

In tabel 2.2 presenteren we de uitkomsten uit de meegenomen studies, hierbij correspondeert het nummer van de rij met de studie in tabel 2.1. In regio Groot-Rijnmond is het GE-scenario voor de logistieke sector, indien beschikbaar, leidend vanwege de mainportfunctie Rotterdam.

Tabel 2.2 Ruimtevraag in de periode tot 2020

Nr	Aantal ha logistieke ruimtevraag	Scenario	Periode	Ruimtelijk schaalniveau	Model toepassing, zo ja welke
1	300	GE	2010-2020	Stadsregio Rotterdam[1]	Ja, SPECTRA+
2	300	TM	2010-2020	Stadsregio Rotterdam + Zuid-Holland Zuid	Nee, afgeleid van studie 1
3	300	GE	2010-2020	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
4	341	GE	2011-2020	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA
5	225	GE	tot 2020	Groot-Rijnmond	Nee, afgeleid van studie Ecorys uit 2006
6[2]	210	GE	2010-2020	Groot-Rijnmond	Nee, afgeleid van BLM 2005

Zichtbaar is dat de verwachtingen ten aanzien van de ruimtevraag vanuit de logistieke sector de afgelopen jaren zijn toegenomen. De ramingen opgesteld in 2005 en 2006 zijn ten aanzien van de logistieke ruimtevraag aanzienlijk lager dan latere ramingen laten zien. Overigens is het omgekeerde zichtbaar voor de andere sectoren. Hillenraad Consultancy komt op een ruimtevraag van circa 50 hectare voor Freshport Rijnmond. In dit onderzoek is een marktconsultatie onder de

[1] De regio Groot-Rijnmond bestaat uit dezelfde gemeenten als de Stadsregio Rotterdam

[2] Volgens het RPB en CPB is de totale ruimtevraag in het GE-scenario tot 2020 780 hectare. Circa 34% van deze ruimtevraag komt vanuit de logistiek, dat is 265 hectare ruimtevraag. Corrigeren we nog voor de periode 2010-2020 ipv 2007-2020 dan komt de logistieke ruimtevraag uit op afgerond 210 hectare (netto).

bedrijven in het gebied uit uitgevoerd. Vergelijken we deze uitkomst met de verhouding werkzame personen op bedrijventerreinen in Barendrecht en Ridderkerk ten opzichte van de Stadsregio en zetten we dit verhoudingsgetal op de berekende ruimtevraag in studie 1 dan is dit ook circa 50 ha. De uitkomst op het schaalniveau van Barendrecht / Ridderkerk lijkt hiermee plausibel.

Voor het in beeld brengen van de ruimtevraag is het echter te beperkt om alleen op het schaalniveau te kijken van Barendrecht en Ridderkerk. De logistieke ruimtevraag in de regio komt vooral vanuit de Stadsregio Rotterdam. Nemen we de Stadsregio als uitgangspunt dan kan grofweg gesteld worden dat op basis van studies uit 2007-tot 2012 en het GE-scenario **circa 200 tot 300 hectare ruimtevraag** verwacht kan worden. Opgemerkt dient te worden dat de bovengrens realistischer is dan de ondergrens. De bovengrens is immers afkomstig uit de meest recente (en daarmee meest up to date) studies.

Tabel 2.3 Ruimtevraag in de periode 2021-2030

Nr	Aantal ha logistieke ruimtevraag	Scenario	Periode	Ruimtelijk schaalniveau	Model toepassing, zo ja welke
1	340-420	GE	2021-2030	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
2	355-430	TM	2021-2030	Stadsregio Rotterdam + Zuid-Holland Zuid	Nee, afgeleid van studie 1
3	420	GE	2021-2030	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
4	205	GE	2021-2030	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA
6[3]	110	GE	2021-2030	Groot-Rijnmond	Nee, afgeleid van BLM 2005

Voor de periode 2010-2021 constateerden we al dat de oude ramingen uit 2007-2009 fors afwijken van recente ruimtebehoefteramingen in de logistiek. In de periode 2021-2030 wordt dit verschil nog duidelijker. Recente ramingen laten zien dat het voornamelijk de logistieke sector is die zal groeien de komende jaren en dat vanuit deze sector verreweg de grootste ruimtevraag verwacht mag worden. Deze vraag wordt tevens gedreven door de ontwikkelingen op de Tweede Maasvlakte. Nieuwe ramingsmethodieken, op basis van ruimteproductiviteit[4], geven op de lange termijn een ander beeld dan de traditionele werkgelegenheidsramingen die vooral geschikt zijn voor het ramen van de ruimtebehoefte van de meer arbeidsintensieve sectoren. Hiermee stellen we dan ook dat de studies van een aantal jaar geleden de ruimtevraag vanuit de logistieke sector onderschatten. Op basis van eerdere studies is het hanteren van een bandbreedte van **circa 300 tot 400 hectare ruimtevraag** vanuit de logistiek in de periode 2021-2030 een reële inschatting.

Tabel 2.4 Ruimtevraag in de periode 2031-2040

Nr	Aantal ha logistieke ruimtevraag	Scenario	Periode	Ruimtelijk schaalniveau	Model toepassing, zo ja welke
1	265-320	GE	2031-2040	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
2	265-345	TM	2031-2040	Stadsregio Rotterdam + Zuid-Holland Zuid	Nee, afgeleid van studie 1

Er zijn weinig studies die ingaan op de ruimtevraag voor de periode na 2030. Ecorys heeft hier specifiek voor Stadsregio Rotterdam (en de provincie Zuid-Holland) wel naar gekeken. Hoewel

[3] Volgens het RPB en CPB is de totale ruimtevraag in het GE-scenario in de periode 2021-2030 280 hectare. Circa 40% van deze ruimtevraag komt vanuit de logistiek, dat is circa 110 hectare ruimtevraag (netto).

[4] Toegevoegde waarde wordt als indicator gebruikt.

ramingen op deze lange termijn met meer onzekerheid zijn omgeven is de verwachting dat er in de periode 2031-2040 circa **265 tot 345 hectare ruimtevraag** verwacht kan worden vanuit de logistieke sector.

2.3 Conclusie

Er zijn in de afgelopen vijf jaar zeven studies uitgebracht die uitspraken doen over de toekomstige ruimtevraag naar bedrijventerreinen in de logistieke sector op het schaalniveau van Barendrecht / Ridderkerk of Stadsregio Rotterdam. Alle studies laten een substantiële ruimtevraag zien, waarbij de uitbreidingsvraag in de meer recentere studies boven die in van eerdere studies ligt. Er is een duidelijk verschil in omvang van de verwachtte ruimtevraag tussen studies 5 jaar geleden uitgevoerd en recente studies. Dit komt deels door actuelere inzichten, maar ook door een nieuwe ramingsmethodiek die meer geschikt is voor het ramen van de ruimtevraag voor arbeidsextensieve sectoren zoals logistiek en industrie.

De verwachtte ruimtevraag is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.5 Ruimtevraag vanuit de logistieke sector in Stadsregio Rotterdam (netto hectares)

Periode	Ruimtevraag (GE-scenario)	65% LMO*	35% RMO*
2010-2020	200-300 hectare	130-195	70-105
2021-2030	300-400 hectare	195-260	105-140
2031-2040	265-345 hectare	172-224	93-121

* LMO = linker Maasoever, RMO = rechter Maasoever

Binnen de Stadsregio is ruimtelijk gezien het huidige en toekomstige aanbod aan bedrijventerrein vooral op de rechter Maasoever beschikbaar. Op de linker Maasoever (LMO) is relatief weinig bedrijventerrein beschikbaar. Met de komst van de Tweede Maasvlakte ligt het voor de hand dat meer bedrijven zich op de linker Maasoever willen vestigen in de nabijheid van de haven. Op basis van historische uitgifte is het merendeel (circa 65%) van de ruimtevraag te verwachten op de linker Maasoever en beduidend minder vraag (circa 35%) op de rechter Maasoever[5] (RMO). In het hoofdstuk over het aanbod aan (potentiële) bedrijventerreinen houden we rekening met de ligging van de terreinen.

[5] Ecorys, “Kwaltitatieve analyse van bedrijventerreinen Groot-Rijnmond”, juni 2007

3 Aanbod-analyse

In regio Groot-Rijnmond liggen bedrijventerreinen met al dan niet beschikbaar aanbod. Tevens zijn er plannen voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen, zoals bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Echter niet iedere terrein is geschikt voor de accommodatie van logistieke bedrijven. Verder is het ook niet zeker wanneer en of alle harde plannen en zachte plannen op de markt komen. In dit hoofdstuk analyseren we op basis van bestaande bronnen het huidige beschikbare aanbod en het toekomstig aanbod in de vorm van harde en zachte plannen.

3.1 Toetsingscriteria

Voor de aanbodanalyse concentreren we ons voornamelijk op Stadsregio Rotterdam, maar bekijken we ook plannen in de aangrenzende regio's rondom Nieuw Reijerwaard te weten Hoeksche Waard, Drechtsteden en Midden-Holland.

Om te bepalen welke terreinen geschikt zijn voor (grootschalige) logistieke activiteiten gaan we uit van het programma van eisen die logistieke bedrijven stellen aan een locatie. De belangrijkste zijn de volgende:

- Minimale beschikbare kavelomvang van 2 ha of groter
- Goede (externe) ontsluiting bedrijventerrein (multimodaliteit)
- Hindercategorie van 3 of hoger

Naast het programma van eisen houden we rekening met de volgende criteria bij het in beeld brengen van het (potentiële) aanbod voor logistieke bedrijven:

- Aanbod: minimaal beschikbaar aanbod van 10 ha of groter (clustermogelijkheid voor logistieke bedrijven)
- Fasering: periode waarin het terrein (mogelijk) op de markt komt
- Realisatiezekerheid: hoe zeker is dat het plan werkelijk gerealiseerd wordt
- Herprofilering: mogelijkheid tot functieverandering terrein
- HMC: hindercategorie van 3 of hoger vaak slechts op een deel van het terrein beschikbaar

Voor het in beeld brengen van het huidig en toekomstig aanbod is gebruik gemaakt van de twee onderstaande bronnen, aangezien dit het meest actuele overzicht biedt dat beschikbaar is.

Tabel 3.1 Bronnen voor het in beeld brengen van het aanbod

Nr	Jaar	Auteur	Titel
1	2011	Ecorys	Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam
2	2012	Provincie Zuid-Holland	Infodesk bedrijventerreinen (http://pzh.eyelocus.com/start.aspx)

In de onderstaande aanbodanalyse maken we onderscheid tussen hard en zacht aanbod. Onder hard aanbod verstaan we bedrijventerreinen waar een definitief bestemmingsplan voor is vastgesteld. Al het overige aanbod valt onder zacht aanbod. Hierbij kan er uiteraard een verschil bestaan tussen plannen die al in een verder gevorderd stadium van planvorming zijn en andere die nog aan het begin staan.

3.2 Huidig beschikbaar aanbod

Voor het in beeld brengen van het huidige beschikbare aanbod is op basis van het toetsingscriterium minimaal 10 hectare beschikbaar aanbod gekeken welke terreinen in de Stadsregio Rotterdam hier aan voldoen. Dit hebben we ook gedaan voor de terreinen in Hoeksche Waard en de Drechtsteden. De volgende tabel geeft het huidige beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen die hieraan voldoen weer. Achter ieder terrein is aangegeven of het terrein zich op de linker Maasoever (LMO) bevindt of op de rechter Maasoever (RMO).

Tabel 3.2 Terstond en niet-terstond uitgeefbaar aanbod

Gemeente	Bedrijventerrein	Terstond (ha)	Niet-terstond (ha)	Bron
Stadsregio Rotterdam				
Ridderkerk	Cornelisland (LMO)	8	19	2
Lansingerland	Oudeland (RMO)	18	-	1,2
Lansingerland	Prisma (RMO)	21*	-	1
Rotterdam-noord	Nesselande (RMO)	11	-	2
	Totaal linker Maasoever	*8*	*19*	
	Totaal rechter Maasoever	*50*		

* 1/3 deel van Prisma (totale omvang 62 ha netto) is bestemd voor de Rotterdamse markt (bron 1).

De bedrijventerreinen hebben we vervolgens kwalitatief beoordeeld op basis van de ontsluiting, mogelijke bestemming, milieucategorie, zichtlocatie en kavelgrootte.

Geografische ligging en bestemming

De bedrijventerreinen Oudeland, Prisma en Nesseland liggen aan de noordkant van de Maas (RMO). Bedrijventerrein Oudeland en Prisma richten zich onder andere op de bestemming transport en distributie. Nesselande richt zich niet expliciet op bedrijven in de logistieke sector. Het gebied is bestemd voor reguliere bedrijven, perifere detailhandel en kantoorgebouwen.

De locatie Cornelisland is gelegen op de linker oever van de Maas. Cornelisland richt zich naast bedrijven in de nijverheid, groothandel en dienstverlening ook op bedrijven in de transportsector[6].

Ontsluiting en zichtlocatie

Van de bedrijventerreinen aan de noordkant van de Maas kan de ontsluiting van Prisma en Nesselande als meest gunstig gezien worden. Prisma is een zichtlocatie aan de A12 (0,5 km afstand)[7], Nesselande ligt aan de A20 (0,1 km)[8]. Prisma ligt wel aan de rand van de Rijnmond en heeft gezien de ligging aan de A12 voor de markt ook een functie voor de regio Haaglanden. Oudeland ligt niet direct aan een snelweg. Via de N471 wordt het gebied ontsloten richting de A20 (4 km) en de A13 (6 km)[9]. De ontsluiting van alle drie de bedrijventerreinen aan de zuidkant van de Maas is gunstig. Cornelisland ligt direct aan het knooppunt Ridderkerk, waar de A15 (0,1 km) en de A16 (0,1 km) elkaar kruisen[10].

[6] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012
[7] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012
[8] Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam
[9] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012
[10] Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

Kavelgrootte en hindercategorie (HMC)

Bedrijventerrein Oudeland kent een breed aanbod aan kavelgroottes; kavels zijn beschikbaar van 0,1 tot meer dan 10 hectare[11]. Daarnaast is op circa 60% van het terrein hindercategorie 4.1 of 4.2 toegestaan (tabel 3.2). Op bedrijventerrein Prisma is op circa 50% van het gebied hindercategorie 4.1 of 4.2 toegestaan. Het is hierbij echter onduidelijk welk gedeelte hiervan behoort tot het deel van het terrein wat beschikbaar is voor de Rotterdamse markt. Kavels zijn flexibel in te delen. Op bedrijventerrein Nesselande is maximaal hindercategorie 3 toegestaan.
Cornelisland biedt ruimte aan bedrijven in hindercategorie 3 en 4. De precieze kavelgroottes bij Cornelisland zijn onbekend, groter dan 1,5 hectare is hier in ieder geval mogelijk[12].

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het oppervlakte aan bedrijventerrein dat beschikbaar is tot en met hindercategorie 3 of hindercategorie 4 of hoger.

Tabel 3.3 Maximaal toegestane hindercategorie

Gemeente	Bedrijventerrein	HMC max 3 (in ha)	HMC 4 of hoger (in ha)	Totaal
Stadsregio Rotterdam				
Lansingerland	Oudeland[13]	7	11	18
Lansingerland	Prisma[14]	10	11	21
Ridderkerk	Cornelisland[15]	11	15	26
Rotterdam-noord	Nesselande[16]	11	0	11
	Totaal	*39*	*37*	*93*

Al de hierboven genoemde bedrijventerreinen zijn geschikt voor logistieke bedrijvigheid. Voornamelijk de bedrijventerreinen Cornelisland, Prisma en daarna Oudeland, lijken goed te voldoen aan de vestigingseisen van de logistieke sector. Deze locaties kennen zowel een goede ontsluiting, bieden vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in zowel hindercategorie 3 als 4 en hebben kavels groter dan 2 hectare beschikbaar.

Bedrijventerrein Nesselande lijkt minder geschikt voor de vestiging van logistieke bedrijven. Nesselande richt zich vooral op reguliere bedrijven, perifere detailhandel en kantoorgebouwen, bovendien is beperkt hindercategorie 3 toegestaan.

3.3 Harde plannen

In de volgende tabel is het aanbod aan harde plannen in de regio weergeven.

Tabel 3.4 Harde plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen

Gemeente	Bedrijventerrein	Hard (ha)	Periode	Bron
Stadsregio Rotterdam				
Lansingerland	Oudeland (RMO)	40	Tot 2030	1,2

[11] Bedrijvenpark Oudeland; Oudeland.nl, geraadpleegd op 17-9-2012
[12] ROM-D; 222.rom-d.nl/projecten/kil3.html, geraadpleegd 17-9-2012
[13] Gemeente Lansingerland (2009) Bedrijvenpark Oudeland fase 2 stedenbouwkundig plan
[14] Prisma Bedrijvenpark; www.prismabedrijvenpark.nl, geraadpleegd op 14-9-2012
[15] RBOI adviesbureau voor ruimtelijk beleid (2007) Bedrijvenpark Cornelisland-ridderkerk 1e uitwerking :pag. 39
[16] Gemeente Rotterdam (2009) Plankaart bestemmingsplan Nesselande; Concept 15e uitwerking tevens gedeeltelijke wijziging bestemming bedrijven

Het harde plan Oudeland in Lansingerland betreft de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein.

3.4 Zachte plannen

Onderstaande tabel vertoont het kwantitatieve aanbod van zachte locaties in Groot-Rijnmond die beschikbaar komen tot 2020 en mogelijk in aanmerking komen voor de accommodatie van logistieke bedrijven. Bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard is meegenomen in het aanbod tot 2020. In de tabellen daaropvolgend is het zachte aanbod tot 2030 en na 2030 weergegeven.

Tot 2020 omvat het totale zachte planaanbod 225 hectare bedrijventerrein.

Tabel 3.5 Aanbod zachte plannen tot 2020

Gemeente	Bedrijventerrein	Zacht tot 2020 (ha)	Bron
Stadregio Rotterdam			
Bernisse	Geervliet-Oost zoekgebied (LMO)	10	1
Brielle	Seggelant II & III (LMO)	10	1
Hellevoetsluis	Kickersbloem 3 (LMO)	20	1
Ridderkerk	Nieuw-Reijerwaard (LMO)	92	1
Lansingerland	Bleizo Bedrijventerreindeel (RMO)	20	1
Vlaardingen	De Vergulde Hand West (RMO)	8	1
Rotterdam	Airport Businesspark	*17*	1
	Totaal linker Maasoever	*132*	
	Totaal rechter Maasoever	*45*	

We gaan hieronder kort in op de geschiktheid van bovengenoemde terreinen voor logistieke activiteiten en in hoeverre het reëel is dat deze ontwikkeling nog voor 2020 zal plaatsvinden.

Geervliet-Oost zoekgebied

Over het bedrijventerrein Geervliet Oost in Bernisse is nog weinig bekend. Het terrein zal zich waarschijnlijk richten op bestaande lokale bedrijven en mogelijk regionale havengerelateerde bedrijvigheid. Een deel van Geervliet-Oost zal gebruikt worden als opvang als gevolg van de transformatie op korte termijn van Haven Zuid (Reinis verplaatsen naar de Marckenburgpolder) en op langere termijn van Haven Noord[17]. Over de toegestane hinder categorieën en termijn van werkelijke realisatie is op basis van bestaande bronnen nog niets bekend [18].

Seggelant II & III

Over Seggelant II en III is bekend dat het gebied bestemd is voor de lokale en maximaal sub-regionale behoefte aan bedrijventerreinen[19]. Voor Seggelant II wordt als maximale kavelgrootte 8.000 m2 gehanteerd om vooral het lokale karakter van het terrein te waarborgen[20]. Gezien de beperkte kavelomvang (kleiner dan 1 ha) die wordt geboden is het terrein minder geschikt voor de accommodatie van logistieke bedrijven.

Kickersbloem 3

[17] Ridderkerk, 200. Structuurvisie 2010-2020
[18] Telefonisch contact Bianca Dekens, gemeente Bernisse; 13-9-2012
[19] Gemeente Brielle (2009) Structuurvisie Brielle deel B2
[20] RBO (juli 2012) Stedenbouwkundig Plan, Uitbreiding Seggelant Brielle.

Kickersbloem 3 is voornamelijk bestemd voor bedrijven in de sectoren nijverheid, groothandel en dienstverlening. Het gebied wordt ontsloten via de N57 (3 km) richting de A15 (9 km)[21]. Gezien de doelgroep is de verwachting dat er kavels van meerdere hectares beschikbaar zullen komen. Een projectontwikkelaar is in samenwerking met gemeente Hellevoetsluis begonnen met de voorbereidingen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein[22], realisatie voor 2020 lijkt hiermee haalbaar.

Nieuw-Reijerwaard

Het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard is een zichtlocatie aan het knooppunt Ridderkerk. Het gebied is bereikbaar via de A15 (0,5km) en de A16(2,5 km).[23] Het is terrein bestemd voor de vestiging van onder meer logistieke bedrijven. De hoogste mogelijke milieucategorie conform het inpassingsplan is 4.2.. Bedrijven in categorie 1 en 2 zijn niet mogelijk. Waarschijnlijk krijgt Nieuw-Reijerwaard overwegend kavels met een grootte tussen 2 en 5 hectare. Op sommige plekken zullen kleinere kavels beschikbaar zijn voor ondersteunende bedrijvigheid[24]. Over het inpassingsplan van het terrein vindt op korte termijn besluitvorming plaats.

Bleizo Bedrijventerreindeel

Bedrijventerrein Bleizo zal zich voornamelijk richten op ondersteunende bedrijvigheid in de Greenport sector en voor bedrijven in de groene en duurzame sector. Het oostelijke deel van het gebied (ten oosten van de HSL) is bestemd voor minder arbeidsintensieve en met name logistieke bedrijvigheid. Deze helft van het gebied biedt ook grotere kavels; tussen de 1 en 5 ha. Het gebied kent een goede ontsluiting via de A12 (0,5 km)[25]. Bedrijven vallend onder maximaal hindercategorie 4.2 zijn mogelijk[26]. In 2012 is begonnen met de bestemmingsplanprocedure en de verwachting is dat op zeer korte termijn bedrijven zich er kunnen vestigen[27].

De Vergulde Hand West

De Vergulde Hand West in Vlaardingen wordt ontsloten via de A20 (3 km) en de A4 (5 km). Het terrein richt zich op bedrijven in de sectoren nijverheid, groothandel en dienstverlening met maximaal milieucategorie 4. Detailhandel is niet toegestaan[28]. Met de aanleg is inmiddels begonnen.

ZZP Nieuwerkerk A20

ZZP Nieuwerkerk A20 richt zich onder andere op de sectoren logistiek en transport [29]. Ook zijn bedrijven met een maximale hindercategorie 3 mogelijk en wordt het gebied met een eigen op- en afrit ontsloten naar de A20. Echter dit gebied lijkt minder geschikt door de geboden kavelgroottes. Het gebied heeft een maximale kavellimiet van 1,5 hectare[30].

Rotterdam Airport Businesspark

Bij Rotterdam Airport Businesspark wordt waarschijnlijk volgend jaar begonnen met het opstarten van het bestemmingsplan. Hinder categorieën en bestemmingen zijn daardoor nog onbekend. Volgens Diederik Harteveld van de gemeente Rotterdam, is het mogelijk dat het gebied eenzelfde

[21] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012
[22] www.hellevoetsluis.nl
[23] Provincie Zuid-Holland (2012) Infodesk bedrijventerreinen; http://pzh.eyelocus.com/start.aspx, geraadpleegd 21-9-2012
[24] Provincie Zuid-holland (2012) Voorontwerp inpassingsplan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, inzichtelijk via http://bestemmingsplan.planviewer.nl, geraadpleegd 21-9-2012
[25] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012
[26] Bleizo; www.bleizo.nl, geraadpleegd op 14-9-2012
[27] http://www.bleizo.nl/nieuwsflits/interview-bart-herremans/, geraadpleegd op 20-09-2012
[28] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012
[29] Stec Groep B.V.(2008) Quickscan beoordeling alternatieven hoeksche waard
[30] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

indeling in bedrijvencategorieën krijgt als het naastgelegen Polder Zestienhoven. Dit gebied kent gedeeltelijk een maximale hindercategorie van 2 en gedeeltelijk hindercategorie 3.2.

Van de zachte plannen tot 2020 lijken bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en Bleizo zeker geschikt voor de logistieke sector. De gebieden Geervliet-Oost, Kickersbloem 3 en Vergulde Hand West komen ook in aanmerking voor vestiging van logistieke bedrijven. Seggelant II & III lijkt daarentegen minder geschikt.

In onderstaande tabel zijn de zachte plannen tussen 2021 en 2030 weergegeven. Het is voornamelijk de 2e fase van de uitleg van bedrijventerreinen die reeds in de vorige periode zijn ingezet. Uitzondering vormt het bedrijventerrein Science en Businesspark Rotterdam.

Tabel 3.6 Aanbod zachte locaties tot 2030

Gemeente	Bedrijventerrein	Zacht tot 2030 (ha)	Bron
Groot-Rijnmond			
Bernisse	Geervliet-Oost zoekgebied (LMO)	20	1
Brielle	Seggelant II & III (LMO)	10	1
Hellevoetsluis	Kickersbloem 3 (LMO)	20	1
Vlaardingen	De Vergulde Hand West (LMO)	8	1
Lansingerland	Bleizo Bedrijventerreindeel (RMO)	30	1
Rotterdam Noord	Science en Businesspark Rotterdam (schieveen, RMO)	80	2
	Totaal linker Maasoever	58	
	Totaal rechter Maasoever	*110*	

Science en Businesspark Rotterdam

Science en Businesspark Rotterdam, gelegen naast Rotterdam/ The Hague Airport wordt ontsloten via de A13 (2 km) en de A20 (3 km). Het terrein is echter bestemd voor (vaak internationale) medische, dan wel luchthaven gerelateerde bedrijven. Hierdoor lijkt het bedrijventerrein minder geschikt voor de logistieke sector.

In de volgende tabel zijn tot slot de zachte plannen na 2030 weergegeven. Nieuw is de komst van bedrijventerrein Haak-Kulkweg.

Tabel 3.7 Aanbod zachte locaties na 2030

Gemeente	Bedrijventerrein	Zacht na 2030 (ha)	Bron
Groot-Rijnmond			
Bernisse	Geervliet-Oost zoekgebied (LMO)	20	1
Hellevoetsluis	Kickersbloem 3 (LMO)	24	1
Rotterdam noord	Haak-Kulkweg (RMO)	30	2
	Totaal linker Maasoever	*44*	
	Totaal rechter Maasoever	*30*	

Haak-Kulkweg

Haak-Kulkweg richt zich op lokale en kleinschalige bedrijven in de sectoren transport, expeditie, opslag en distributie. Kavels zijn beschikbaar tussen de 0,15 en 2 hectare[31]. Aangezien de (grootschalige) logistieke sector kavels van 2 hectare of groter prefereert, lijkt dit gebied minder

[31] Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

geschikt voor deze doelgroep. Gezien de lange termijn is het ook nog onzeker of dit terrein ook werkelijk in deze periode gerealiseerd zal worden.

Figuur 3.1 Locaties bedrijventerreinen

Rechter Maasoever
1 = Prisma
2 = Bleizo
3 = Haak-Kulkweg
4 = Oudeland
5 = Science Business Park
6 = R'dam Airport Business Park
7 = A20 Noord/Zuid
8 = Nesselande
9 = Vergulde Hand West

Linker Maasoever
10 = Seggelant
11 = Cornelisland
12 = Geervliet-Oost
13 = Kickersbloem
NR = Nieuw Reijerwaard

3.5 Conclusie

In dit hoofdstuk is het aanbod aan bedrijventerreinen in groot-Rijnmond in beeld gebracht dat in aanmerking komt voor de vestiging van logistieke activiteiten. Hierbij hebben we zowel gekeken naar het huidige aanbod als het geplande aanbod (harde en zachte plannen). Het aanbod is geanalyseerd aan de hand van een aantal toetsingscriteria, zoals beschikbaarheid kavelgroottes, HMC-categorie, functiebestemming, bereikbaarheid en ligging. Uit onze analyse blijkt dat binnen Groot-Rijnmond de bedrijventerreinen Seggelant II en III, Science en Businesspark Rotterdam en Haak-Kulkweg minder geschikt blijken.

In onderstaande tabel is het huidige, harde en zachte (plan)aanbod weergegeven van de bedrijventerreinen die in aanmerking komen voor de vestiging van logistieke bedrijven in Groot-Rijnmond. Hierbij is tevens aangegeven of het aanbod zich op de linker Maasoever of rechter Maasoever bevindt.

Tabel 3.8 Totaal huidig en toekomstig aanbod aan potentieel logistiek bedrijventerrein (netto hectares)

Groot-Rijnmond	Linker Maasoever	Rechter Maasoever	Totaal
Huidig beschikbaar aanbod terstond + niet terstond	27	50	77
Harde plannen	0	40	40
Zachte plannen tot 2020	122	45	167
Zachte plannen tot 2030	48	30	78
Zachte plannen na 2030	44	0	44

4 Herstructureringsopgave en leegstand

Dit hoofdstuk is gericht op het in beeld brengen van de herstructureringsopgave zoals die vermeld is in de verschillende onderzoeks- en adviesrapporten. Hierbij kijken we naar het aanbod dat beschikbaar komt door ruimtewinst na revitalisering of herprofilering. Tevens kijken we naar het aanbod aan bedrijventerrein dat verdwijnt door transformatie naar een andere functie.

4.1 Herstructurering en ruimtewinst

Met betrekking tot de geplande herstructureringsplannen van bedrijventerreinen beperken we ons tot de regio Groot-Rijnmond. In een eerder onderzoek van Ecorys[32] is gekeken naar de herstructureringsplannen in Groot-Rijnmond. In het totaal betreft het een herstructureringsopgave van circa 850 hectare (let op bruto!). Het grootste deel van de herstructureringsopgave is gericht op het revitaliseren van het terrein of het uitvoeren van een facelift. Zware revitalisering en herprofilering zijn ingrepen die mogelijk ruimtewinst opleveren. Verder wordt er circa 135 hectare bedrijventerrein getransformeerd naar een andere functie dan werken, dit deel wordt dus onttrokken aan de bedrijventerreinenvoorraad.

Tabel 4.1 Herstructurering Groot-Rijnmond

Gemeente	Herstructurering (bruto ha)	Transformatie (bruto ha)
Albrandswaard		5
Barendrecht	59	
Bernisse		2
Brielle	4	
Capelle aan den ijssel	13	
Hellevoetsluis	42	13
Krim pen aan den ijssel	80	
Lansingerland	15	
Maassluis	12	12
Ridderkerk	114	
Rotterdam-noord	278	41
Rotterdam-zuid	67	50
Schiedam	90	
Spijkenisse	18	10
Vlaardingen	59	1
Totaal	*852*	*134*

Van de circa 850 hectare herstructurering valt 188 hectare onder de categorie zware revitalisering of herprofilering. Het betreft herstructurering van de bedrijventerreinen Barendrecht-Oost en Spaanse Polder. Door de ingrepen wordt mogelijk **circa 13 hectare ruimtewinst** gerealiseerd, uitgaande van de 7,5% doelstelling voor ruimtewinst.

[32] Ecorys (2011) Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam

Tabel 4.2 Ruimtewinst door herstructurering (bruto hectare)

Type herstructurering	Bruto oppervlakte (ha)	Ruimtewinst	Beschikbaar aanbod door herstructurering (in bruto ha)
Zware revitalisering/herprofilering	188	7,5% ruimtewinst[33]	13,1

Barendrecht –Oost is een bedrijventerrein richt zich naast algemene bedrijvigheid op de distributie van AGF[34]. Het gebied wordt ontsloten via de A15(0,5 km). Huisvesting van bedrijven vallend onder maximaal hindercategorie 3 is mogelijk[35]. Hierdoor lijkt Barendrecht- Oost geschikt voor de logistieke sector.

Spaanse Polder is bestemd voor de sectoren goothandel en logistiek met een maximale hindercategorie van 4. [36] Het gebied wordt ontsloten via de A13 (1,2) en de A20 (0,5).[37] Doordat er echter slechts kavels tot 0,4 hectare beschikbaar zijn[38], lijkt dit gebied minder geschikt voor de logistieke sector.

In de vraag-aanbod confrontatie nemen we de transformatieomvang niet mee vanwege de onzekerheid over het realiseren hiervan. Dit betekent dat het aanbod door onttrekkingen van bedrijventerrein aan de bedrijventerreinenvoorraad waarschijnlijk kleiner zal zijn dan nu is weergegeven. Voor transformatie zijn de juiste middelen niet altijd voor handen, hiermee is de realisering van de volledige transformatieopgave onzeker en ook moeilijk mee te nemen in de planningsopgave.

Conclusie

Door herstructureringsopgaven in Groot-Rijnmond zal beperkt ruimtewinst geboekt worden. Het gaat om circa 13 hectare bruto bedrijventerrein dat beschikbaar komt door herstructurering, netto is dat circa 9 hectare. Echter een deel van deze ruimtewinst wordt gerealiseerd op Spaanse Polder, dit terrein lijkt minder geschikt voor logistieke bedrijven gezien de beperkte kavelomvang die aangeboden wordt.

De transformatieopgave van circa 135 hectare is onzeker omdat de juiste middelen niet altijd voor handen zijn voor realisering van de volledige transformatieopgave. Daarom nemen we dit niet mee in de vraag-aanbod confrontatie.

4.2 Leegstand

Leegstand van bedrijfsruimte is ook een vorm van aanbod dat ingevuld kan worden door nieuwe bedrijven. Een frictieleegstand van 7,5% wordt op de bedrijventerreinenmarkt als een gezonde leegstand beschouwd die bijdraagt aan een goede dynamische markt. In onderstaande tabel is de leegstand weergegeven van bedrijfsruimte in Groot-Rijnmond[39].

[33] Door effectiever ruimtegebruik en hoogbouw meer bedrijven op zelfde oppervlak mogelijk, de haalbaarheid van 7,5% is onzeker
[34] Gemeente Barendrecht; www.barendrecht.nl, geraadpleegd op 17-9-2012
[35] Provincie Zuid-Holland (2012) Infodesk bedrijventerreinen; http://pzh.eyelocus.com/start.aspx, geraadpleegd 9-9-2012
[36] Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam
[37] Provincie Zuid-Holland (2012) Infodesk bedrijventerreinen; http://pzh.eyelocus.com/start.aspx, geraadpleegd 9-9-2012
[38] Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam
[39] COS (2011) monitor bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

Tabel 4.3 Leegstand bedrijfsruimte in Groot-Rijnmond

gemeente	Leegstand (%)
Albrandswaard	9,0%
Barendrecht	2,5%
Bernisse	2,5%
Brielle	0,0%
Capelle aan den IJssel	0,5%
Hellevoetsluis	1,0%
Krimpen aan den IJssel	0,5%
Lansingerland	7,5%
Maassluis	0,0%
Ridderkerk	5,0%
Rotterdam	4,0%
Schiedam	2,0%
Spijkenisse	4,5%
Totaal	*3,5%*

De frictieleegstand ligt met 3,5% ruim onder .het niveau van 7,5% behorende bij een evenwichtige markt. Frictieleegstand is de leegstand die nodig is voor het goed kunnen functioneren van de bedrijventerreinenmarkt. Als alle bedrijfspanden in gebruik zijn, is het verhuizen van bedrijven naar bestaande panden immers zeer moeilijk. Een leegstandspercentage onder het frictieniveau belemmert dus de doorstroming en daarmee het functioneren van de bedrijventerreinenmarkt. Van de 8,3 miljoen vierkante meter bedrijfsruimte staat bijna 291.000 vierkante meter leeg (29 hectare). Voor zover bekend bij het COS is iets meer dan 131.000 vierkante meter (13,1 hectare) bedrijfsruimte per direct beschikbaar. Het overige aanbod is in overleg beschikbaar.

Hoeveel vierkante meter bedrijfsruimte geschikt is voor logistieke activiteiten is niet duidelijk Voor nu doen we de aanname dat maximaal 50% van de leegstaande bedrijfsruimten in aanmerking komt voor logistieke activiteiten, dat is circa 15 hectare). Dit is een zeer conservatieve aanname aangezien het huidige leegstandspercentage al onder het frictieniveau ligt.

5 Confrontatie vraag en aanbod

In dit hoofdstuk confronteren we vraag en aanbod op basis van de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken. De vraag-aanbod confrontatie is conform de SER- ladder uitgevoerd (net zoals eerder ook door het Rijk is gedaan bij de studie naar de alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard). Deze confrontatie van vraag en aanbod vertalen we daarna door naar de nut een noodzaak voor de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard.

5.1 Toepassing van de SER-ladder

Het Rijk en provincies hebben in oktober 2008 afgesproken de toepassing van de SER-ladder voor zuinig ruimtegebruik te borgen in een algemene maatregel van bestuur. De SER-ladder gaat uit van het volgende:

- Eerst gebruik maken van de ruimte die nog beschikbaar is voor bedrijventerreinen of die door herstructurering geschikt te maken is;
- Optimaal gebruik maken van de mogelijkheden tot intensivering en meervoudig ruimtegebruik om de ruimteproductiviteit te verhogen (ruimtewinst);
- Pas wanneer dit niet mogelijk is over gaan tot de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, waarbij eerst de harde plannen aan bod komen en daarna pas de zachte plannen.

Bij de toepassing van de SER-ladder bekijken we eerst de toekomstige ruimtevraag. Deze ruimtevraag zetten we af tegen het huidige en toekomstige aanbod in diezelfde periode.

In eerste instantie brengen we het bestaande beschikbare aanbod aan bedrijventerrein in beeld. Hierbij kijken we zowel naar het huidige beschikbare aanbod (terstond en niet-terstond) en de leegstand van bedrijfsruimte. Vervolgens geven we weer hoeveel extra hectare bedrijventerrein beschikbaar komt door herstructurering (ruimtewinst) en hoeveel hectare onttrokken wordt aan de bedrijventerreinenvoorraad door transformatie. Als het bestaande aanbod en het extra aanbod door herstructurering niet voldoende blijkt om de toekomstige ruimtevraag te kunnen accommoderen dan wordt naar de harde plannen en eventueel zachte plannen gekeken.

Toepassing van de SER-ladder doen we specifiek aan de hand van verwachtte logistieke ruimtevraag en het aanbod dat op papier voldoet aan het programma van eisen van logistieke bedrijven en dus in aanmerking komt als potentiele vestigingslocatie.

5.2 Confrontatie vraag en aanbod

De confrontatie van vraag en aanbod geven we in onderstaande tabellen weer. In de eerste tabel geven we het aanbod weer van bedrijventerreinen die na correctie voor het programma van eisen nog in aanmerking komen voor de vestiging van logistieke bedrijven. Bij het lezen van de tabel moet rekening worden gehouden met het feit dat:

- de transformatie van bedrijventerrein niet is meegenomen (134 ha onttrekking);
- de leegstand van bedrijfsruimte voor 50% is meegenomen (29 ha). Dit is een conservatieve inschatting, omdat het huidige leegstandspercentage al ruim onder het frictieniveau ligt.;
- de frictieleegstand van bedrijfsruimte al ver onder het gewenste niveau ligt;
- het niet zeker is dat er inderdaad ruimtewinst geboekt zal worden na herstructurering (13,1 hectare).

Tabel 5.1 Toepassing SER-ladder voor de logistieke sector in de periode 2010-2040 in Groot-Rijnmond (netto hectares)

Vraag	2010-2020	2021-2030	2031-2040
GE-scenario	200-300	300-400	265-345
Aanbod	**2010-2020**	**2021-2030**	**2031-2040**
Bestaand aanbod	77		
Leegstand	15		
Transformatie	-	-	-
Ruimtewinst 7,5%*	6,5	6,5	
Harde plannen	40		
Opgave Groot-Rijnmond	**2010-2020**	**2021-2030**	**2031-2040**
Tekort aan logistiek bedrijventerrein	**62 tot 162**	**294 tot 394**	**265 tot 345**
Zachte plannen	**2010-2020**	**2021-2030**	**2031-2040**
Nieuw Reijerwaard	96		
Overige zachte plannen	75	78	44

* De gemiddelde ruimtewinst is 13,1 hectare, hier verspreid over de periode 2010-2020 en 2021-2030

Kijken we over de hele periode naar de toekomstige ruimtevraag vanuit de logistiek dan wordt duidelijk dat er zonder de realisatie van de zachte plannen er een tekort aan aanbod is dat geschikt is voor de accommodatie van logistieke activiteiten. Met de realisering van Nieuw Reijerwaard en de andere zachte plannen zal nog steeds sprake zijn van een tekort aan aanbod in Groot-Rijnmond indien de volledige geprognosticeerde ruimtevraag werkelijkheid wordt. Indien niet alle plannen tot uitvoering gebracht worden, zal het tekort aan logistiek aanbod toenemen. Dit tekort zal gezien de ruimtevraag op de langere termijn (na 2020) en het geplande aanbod verder toenemen. Voor de accommodatie van logistieke bedrijven op de korte en lange termijn in Groot-Rijnmond is de realisatie van de grote terreinen zoals Nieuw-Reijerwaard (92 hectare), Bleizo Bedrijventerreindeel (50 hectare), Kickersbloem 3 (64 hectare), Geervliet-Oost zoekgebied (50 hectare) en Oudeland (68 hectare) zeer belangrijk. Zonder de realisatie van deze terreinen wordt het toekomstig tekort aan bedrijventerrein alleen maar groter. Bovendien is er nog geen rekening gehouden met de transformatie van bedrijventerreinen en mogelijke invulling van ruimte door bedrijven uit de andere sectoren.

Uit de tabel wordt duidelijk dat het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen niet voldoende is om aan de verwachtte ruimtevraag in de eerste periode tot 2020 te voldoen. Inclusief het meerekenen van de volledige leegstand aan bedrijfsruimte, mogelijke ruimtewinst en realisatie van alle harde plannen is de vraag binnen Groot-Rijnmond nog altijd groter dan het aanbod. Een groot deel van de zachte plannen zal moeten worden gerealiseerd om in deze periode aan de vraag te kunnen voldoen.

Nemen we ook de ligging van de bedrijventerreinen in ogenschouw ten opzichte van de verwachtte vraag dan zien we dat er een tekort is aan geschikt aanbod op de linker Maasoever. Zonder de realisatie van de zachte plannen op de linker Maasoever is er een tekort van 92 tot 157 hectare aan logistiek terrein voor de periode 2010-2020. In de toekomst zal dit tekort aan bedrijventerreinen geschikt voor logistiek verder toenemen.

Tabel 5.2 Toepassing SER-ladder voor de logistieke sector in de periode 2010-2040 in Groot-Rijnmond gericht op vraag en aanbod op de linker Maasoever (netto hectares)

Vraag LMO	2010-2020	2021-2030	2031-2040
GE-scenario	130-195	195-260	172-224
Aanbod LMO	**2010-2020**	**2021-2030**	**2031-2040**
Bestaand aanbod	27		
Leegstand*	7,5		
Transformatie	-	-	-
Ruimtewinst 7,5%*	3,5	3,5	
Harde plannen	0		
Opgave LMO	**2010-2020**	**2021-2030**	**2031-2040**
Tekort aan logistiek bedrijventerrein	**92 tot 157**	**192 tot 257**	**172 tot 224**
Zachte plannen LMO	**2010-2020**	**2021-2030**	**2031-2040**
Nieuw Reijerwaard	96		
Overige zachte plannen	30	48	44

* Voor de verdeling LMO en RMO is voor leegstand en ruimtewinst de helft van het aanbod als uitgangspunt genomen.

5.3 Conclusies ten aanzien van Nieuw Reijerwaard

1. Er is de komende periode nog een substantiële uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in de Groot-Rijnmond. Deze ruimtevraag doet zich zowel voor in de periode tot 2020 als tot 2030, waarna de geraamde vraag afneemt tot 2040. De vraag komt voor een belangrijk deel uit de logistieke sector en is met name geconcentreerd op de linker maasoever.

2. Binnen Groot-Rijnmond kan een tekort ontstaan aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Dit geldt met name voor de logistieke sector en dan weer vooral op de linker Maasoever. De bestaande bedrijventerreinen (inclusief ruimtewinst en leegstand) en de harde plannen zijn niet toereikend om de geraamde uitbreidingsvraag op te vangen. De ontwikkeling van aanvullende geschikte bedrijventerreinen is nodig om de ruimtevraag vanuit met name de logistieke sector te kunnen opvangen. De zachte plannen kunnen hier in de periode tot 2020 voor een (groot) deel in voorzien, maar voor de periode daarna niet meer. Nieuw Reijerwaard is in omvang het belangrijkste zachte plan (op de linker Maasoever) voor onder meer de logistieke sector.

3. Het tekort aan aanbod aan logistieke bedrijventerreinen binnen Groot-Rijnmond is bij de voorliggende confrontatie van vraag en aanbod waarschijnlijk nog onderschat, want:
   a. niet meegenomen is de transformatie van bedrijventerreinen naar een andere functie (waardoor extra ruimtevraag kan ontstaan)
   b. er is reeds sprake van een situatie van leegstand van bedrijfsruimte ver onder het gewenste frictieniveau[40] van 7,5%.
   c. andere dan logistieke bedrijven zullen ook een deel van het beschikbare aanbod opnemen, waardoor het daadwerkelijk voor bedrijven uit de logistieke sector beschikbare vestigingsruimte lager zal liggen.

[40] Frictieleegstand is de leegstand die nodig is voor het goed kunnen functioneren van de bedrijventerreinenmarkt. Als alle bedrijfspanden in gebruik zijn, is het verhuizen van bedrijven naar bestaande panden immers zeer moeilijk. Een leegstandspecentage onder het frictieniveau belemmert dus de doorstroming en daarmee het functioneren van de bedrijventerreinenmarkt.

4. Er dient rekening te worden gehouden met het huidige economische tij, de groeiscenario's van het CPB (en de voor deze studie gehanteerde ramingen) gaan uit van groei op de langere termijn, maar de ruimtevraag zal op de korte termijn beperkter zijn. Gezien het huidig economische tij is het verstandig de uitleg gefaseerd door te voeren zodat optimaal op de actuele marktomstandigheden ingespeeld kan worden.

Bronnen

Geraadpleegde rapporten:

- Ecorys, 2012. ‘Regionale ruimtebehoefteramingen REO’s Zuid-Holland’
- Ecorys, 2012. ‘Uitbreidingsvraag Deltri-regio’
- Provincie Zuid-Holland, 2012. ‘Kansen zien, kansen grijpen’ Beleidsvisie en Uitvoeringsstrategie Regionale Economie en Energie 2012-2015 (concept)
- Ecorys, 2011. ‘Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam, Verkenning met behulp van de SER-ladder’
- Ecorys, 2011. ‘Ruimtebehoefteraming Stadsregio Rotterdam’
- Hillenraad Consultancy, 2011. ‘Onderzoeksrapport bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard’
- Provincie Zuid-Holland, 2010. ‘Structuurvisie Zuid Holland’
- Ecorys, 2009. ‘Bedrijventerreinenstrategie Stadsregio Rotterdam 2008-2020’
- Provincie Zuid-Holland, 2008. ‘Actieprogramma Greenports Zuid-Holland’
- Ecorys, 2008. ‘Alternatieven Hoeksche Waard’
- STEC-groep, 2008. ‘Quick scan beoordeling alternatieven Hoeksche Waard’
- Ruimtelijk Planbureau, Centraal Planbureau , 2007. ‘Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard’
- Ministeries van VROM en Economische Zaken, 2008. ‘Kabinetsstandpunt Hoeksche Waard’
- Ecorys, 2007. ‘Programmering bedrijventerreinen Zuidplaspolder’
- RR 2020, 2007. ‘Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster’
- BVR, 2007. ‘Second opinion Ridderster’
- Ecorys, 2007 Ruimtebehoefteraming en Kwaliteitsmatch bedrijventerreinen REO’s Zuid-Holland
- STOGO, 2006. ‘Bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard’
- BCI, 2006. ‘Onderzoek naar een optimale omvang voor een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard’
- Ecorys, 2005. Ruimtebehoefteraming en Kwaliteitsmatch bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

Bijlage 4 Nota van beantwoording Vooroverleg

Nota van beantwoording
Vooroverleg

Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard

projectnr. 0241811.00
versie 1.1
30 oktober 2012

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage

Colofon

Contactadres:
Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012 **Ingenieursbureau Oranjewoud**
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

Blz.

1 Inleiding 2

2 Vooroverlegreactie en beantwoording 3
2.1 Gemeente Barendrecht 3
2.2 Gemeente Ridderkerk 5
2.3 Stadsregio Rotterdam 7
2.4 Rijkswaterstaat 9
2.5 Waterschap Hollandse Delta 10
2.6 Nederlandse Gasunie 11
2.7 Gemeenschappelijke regeling Nieuw Reijerwaard 12

1 Inleiding

Deze nota geeft een samenvatting en de beantwoording van de vooroverlegreacties die ingebracht zijn op het concept inpassingsplan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. De vooroverlegreacties zijn behandeld per overlegpartner.

2 Vooroverlegreactie en beantwoording

2.1 Gemeente Barendrecht

Overlegreactie:

a. is niet overtuigd dat een verkeersplein met vijf armen de oplossing is voor de ontsluiting en vraagt aandacht voor de terugslag op de IJsselmondse Knoop indien op de snelwegen congestie optreedt en houdt vast aan de voorwaarde voor een tweede ontsluiting op de A15/ A16.

b. adviseert om ook aandacht te besteden aan de nu al krappe noordelijke afrit (inclusief onderdoorgang) ten noorden van de IJsselmondse knoop.

c. wenst inzicht in de verdeling van verkeer op de verbindingsweg, zodat een beeld verkregen kan worden of de rijstrookindeling voldoende is.

d. wenst inzicht in herkomst en bestemming van verkeer, waaronder OV en langzaam verkeer, zodat bepaald kan worden welke voorzieningen nodig zijn.

e. hecht grote waarde aan goede en veilige langzaamverkeersverbindingen en OV vraagt zich af in hoeverre voldoende rekening is gehouden met het fietsverkeer.

f. adviseert een derde ontsluiting aan de zuidzijde van het bedrijventerrein, tussen Nieuw Reijerwaard en de bestaande bedrijventerreinen, mogelijk te maken in het inpassingsplan, vanwege het functioneren van de bedrijventerreinen en ter voorkoming van intern verkeer en congestie op de IJsselmondse knoop en vertrouwt erop dat de samenhang met het bestaande bedrijventerreinen zwaar blijft wegen in de verdere totstandkoming van het inpassingsplan.

g. is blij te zien dat duurzaamheidsmaatregelen mogelijk gemaakt worden in het inpassingsplan en verzoekt een plan van aanpak op te stellen om het duurzaamheidaspect goed in de planvorming te borgen.

h. geeft aan dat blijvende aandacht moet uitgaan naar de leefbaarheid en veiligheid voor omwonenden, verwacht dat alles eraan gedaan wordt om effecten zoveel mogelijk te beperken en stelt als voorwaarde dat de bufferzone over de gehele lengte van de Rijksstraatweg 100 breed moet zijn.

i. vertrouwt erop dat de beeldkwaliteit, ligging en bereikbaarheid en de samenhang met het bestaande cluster als positieve vestigingsfactor zwaar blijven wegen in de verdere totstandkoming van het inpassingsplan.

Beantwoording

a. Onderzoek toont aan dat het verkeerplein met vijf armen werkt. Het zorgt voor een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer op de knoop. Met betrekking tot gevolgen van terugslag vanaf de A15 zijn er geen verschillen met de autonome situatie. Het maken van een tweede aansluiting op de snelwegen kan niet volgens de richtlijnen van Rijkswaterstaat. Weefvakken, invoegers en uitvoegers komen in dat geval te kort op elkaar te liggen, waardoor verkeer zal vastlopen en onveilige situaties ontstaan.

b. De situatie ten noorden van de IJsselmondse knoop is betrokken in de verkeersstudie. Het in eerste instantie gehanteerde statische verkeersmodel is echter niet geheel geschikt is voor het bepalen van de verkeersafwikkeling in de complexe situatie met onder andere de versmallende invoegers naar de A15; dit model geeft een te hoge I/C waarde. Om die rede is de werking van het verkeersplein, inclusief de situatie aan de noordzijde ook met een dynamische micro simulatie onderzocht. Aangetoond is dat het verkeersplein in de ochtend- en avondspits werkt. De huidige en autonome aandachtpunten bij de genoemde invoegers blijven bestaan. Eventuele aanpassingen hier zijn geen onderdeel van het Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard.

c. *Met behulp van een dynamische simulatie is aangetoond dat het verkeer op de Verbindingsweg en het plein verwerkt kan worden. In de aanvullende verkeersberekeningen is een bijlage met de COCON uitvoer opgenomen. Hierin is te zien dat, op de Verbindingsweg, de verzadiging op alle richtingen onder de normwaarden zit.*

d. *De herkomst en bestemming van verkeer is bepaalt op basis van het verkeersmodel van de stadsregio Rotterdam (RVMK 2.6). Omdat de functie van het huidige gebied (glastuinbouw, landbouw en wonen) een volledig andere is dan voor de nieuwe vulling gaat gelden zijn herkomsten en bestemmingen aangepast. Er is nog geen inzicht in de hoeveelheid fietsers en OV naar de locatie. Gezien het type bedrijven lijkt het maken van een lus met het bestaande OV het maximaal haalbare. Voor fietsvoorzieningen wordt aangetakt op het bestaande fietsnetwerk in de omgeving.*

e. *In het ontwerp voor het bedrijventerrein en het ontwerp voor het verkeersplein wordt rekening gehouden met langzaam verkeer. De bestaande verbindingen blijven bestaan als vrij liggende fietsvoorzieningen. Daarnaast worden bij het verkeersplein twee ongelijkvloerse kruisingen gemaakt. Bij de uitwerking van de rotondes op de verbindingsweg wordt gewerkt aan verkeerveilige oversteken voor langzaam verkeer. Bestaande buslijnen kunnen, met enigszins gewijzigde route behouden blijven. Het inpassingsplan maakt de goede en veilige fiets- als OV verbindingen mogelijk, maar de uitwerking ervan is geen onderdeel van het inpassingsplan. De genoemde zaken worden meegegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling, die zorg draagt voor de uitwerking.*

f. *Een derde ontsluiting is in strijd met de provinciale structuurvisie en verordening, waarin de locatie van deze weg is opgenomen als provinciaal landschap. Onderzoek toont bovendien aan dat het verkeersplein (samen met de tweede ontsluiting) het aanbod aan verkeer goed afwikkelt. Een derde ontsluiting voor het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard is mogelijk robuuster en leidt tot meer/betere interne verkeersverbindingen tussen BT-Oost/Veren Ambacht/ Nieuw Reijerwaard. Echter de noodzaak van een derde ontsluiting is modelmatig/ verkeerstechnisch niet aan te tonen. De aansluitingen op de Veren Ambachtseweg kan de te verwachten verkeerstroom verwerken en er is restcapaciteit voor intern verkeer beschikbaar. Indien een derde ontsluiting wordt aangebracht, dan verdeelt het verkeer van de tweede ontsluiting zich over de tweede en derde ontsluiting. Een derde ontsluiting wordt zodoende niet meegenomen in het Inpassingsplan.*

g. *De ruimtelijk relevante duurzaamheidsmaatregelen worden planologisch-juridisch mogelijk gemaakt door middel van het Inpassingsplan. De Gemeenschappelijke Regeling, waarvan Barendrecht onderdeel heeft de verantwoordelijkheid voor uiteindelijke realisatie.*

h. *Leefbaarheid en veiligheid zijn belangrijkste aspecten geweest bij het opstellen van het plan en zullen dat blijven bij de uitwerking. In het MER zijn de effecten van de buffer conform het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan vergeleken met een buffer van overal 100 meter breed. Vanuit milieuoogpunt is de gewenste aanpassing niet onderscheidend. Het stedenbouwkundig plan en het inpassingsplan worden op verzoek van onder andere de gemeenten aangepast, zodat de groene wig, zoals die was ingegeven vanuit het landschappelijk patroon (van smal naar breed en gemiddeld circa 100 meter) een overal 100 meter brede groene zone wordt. Concreet betekent dit een verbreding van de groene zone ten noorden van de Voorweg en een versmalling ten zuiden van de Voorweg. Met de aangehouden afstand is voldoende visuele afscherming gewaarborgd. Ook wordt voldaan aan de milieutechnische eisen die hier gelden voor de woonbebouwing.*

i. *Deze factoren hebben zwaar gewogen bij de totstandkoming van het inpassingsplan en blijven zwaar wegen bij de nadere uitwerking. De gemeente Ridderkerk stelt voor de ontwikkeling een Beeldkwaliteitsplan op, waarin deze zaken geregeld worden.*

2.2 Gemeente Ridderkerk

Overlegreactie:

a. stemt ermee in dat het voorgenomen tracé van de Verbindingsweg tussen de Voorweg en de Verenambachtseweg in het inpassingsplan wordt meegenomen.

b. verzoekt bijzondere zorgvuldigheid te betrachten als het gaat om de milieueisen, luchtkwaliteit e.d. Dit omdat Ridderkerk door zijn ligging al zwaar belast is waar het de leefbaarheid betreft.

c. wenst een bufferzone van tenminste 100 meter langs de woningen aan de Rijksstraatweg. Daarenboven adviseren zij een verdere verbreding, die dan ten koste zou mogen gaan van de breedte van de Blauwe Wig langs de Verbindingsweg.

d. acht realisatie van windturbines op het bedrijventerrein niet wenselijk vanwege verwachte milieugevolgen/hinder.

e. vraagt de voor- en nadelen van een centrale parkeervoorziening in Cornelisland te onderzoeken.

f. acht een centrale parkeervoorziening voor vrachtwagens die grenst aan de Rijksstraatweg onwenselijk en ziet een afstand van 400 meter als minimum.

g. adviseert de bouwhoogte te beperken tot 20 meter en in het gebied van 400 meter van woningen tot 15 meter. Na wijziging en inclusief ondergeschikte bouwdelen kan in deze zone dan tot 20 meter gebouwd worden.

h. vraagt om, indien een derde ontsluiting door de boomgaard in beeld komt, rekening te houden met de functie van dat gebied, zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Deltapoort.

Beantwoording

a. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*

b. In de procedure wordt zorgvuldigheid betracht bij het beschrijven van de milieueffecten en de toetsing van de ontwikkelingen aan gestelde milieunormen. De milieueffecten van de ontwikkeling worden getoetst aan de vigerende wetgeving.

c. Zie beantwoording Gemeente Barendrecht onder h. Het versmallen van de Blauwe Wig ten gunste van een bredere groenblauwe zone langs de Rijksstraatweg is niet wenselijk. De blauwe Wig is - als entreegebied van Nieuw Reijerwaard - de belangrijkste stedenbouwkundige hoofdruimte. De maatvoering van deze ruimte moet voldoende zijn om de representatieve functie te kunnen 'dragen'. Ook voorziet de Blauwe wig, samen met de zone langs de Rijksstraatweg in het grootste deel van de benodigde waterberging. Er is een evenwichtige verdeling van de bergingscapaciteit over het plangebied noodzakelijk, waardoor dat de blauwe wig niet versmald kan worden. Dit is door het waterschap bevestigd.

d. De ambitie van Nieuw Reijerwaard is een duurzaam bedrijventerrein. De plaatsing van windturbines, biovergistingsinstallaties en collectieve energievoorzieningen zoals zonnecollectoren behoort daarom tot de mogelijkheden. In de Nota Wervelender is het gebied aangewezen als zoekgebied voor windenergie. Hierover zijn nadere afspraken gemaakt in het convenant windenergie van onder andere de provincie, de stadsregio Rotterdam en de in de stadregio gelegen gemeenten.

e. De parkeervoorziening is onlosmakelijk verbonden met Nieuw Reijerwaard. Het uitgangspunt is dat deze gerealiseerd worden op het terrein waarvoor de bedoeld zijn.

f. In het inpassingsplan wordt een regeling opgenomen waarbij aanleg van de centrale parkeervoorziening in de zone tussen de Rijksstraatweg en halverwege de 1e en 2e bedrijfslaan wordt uitgesloten. Daarmee wordt zekerheid geboden aan de bewoners van de Rijksstraatweg en blijft toch voldoende flexibiliteit bestaan voor de locatiekeuze. Het is evenwel van belang dat deze parkeervoorziening in de eerste planfasen wordt gerealiseerd én in het gebied tussen de Voorweg-Rijksstraatweg-Blaakwetering. De parkeervoorziening is namelijk ook bedoeld voor de bestaande bedrijventerreinen BT-Oost en Veren Ambacht.

g. Voor het mogelijk maken van bouwhoogten tot 30 meter is een aantal redenen:
- Met name bij agrologistieke bedrijven met langdurige (koel/vries)opslag of een vergaande integratie van koel/versleveringen is reeds behoefte aan bouwhoogten boven de 20 meter. Rekening

houdend met de ontwikkelingen in deze sector is een bestemmingtechnische maximale bouwhoogte van 30 meter een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor dit type bedrijven.
- De ruimte voor ontwikkeling van bedrijventerreinen is (zeker in deze regio) beperkt. Het van belang om de beschikbare ruimte maximaal te benutten en deze bedrijven in de regio te behouden. Dit vermindert ook de ruimtedruk elders. D
Een bouwhoogte van 30 meter is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Hiervoor worden de bouwhoogte aan de randen van het terrein en langs de verbindingsweg wel beperkt tot respectievelijk 15 en 20 meter.
- Duurzaam en compact en ruimtegebruik wordt nagestreefd. Hiervoor wordt meervoudig ruimtegebruik en het bouwen in meerdere lagen mogelijk gemaakt.
- Compact bouwen in meerdere lagen beperkt tevens het buitenoppervlak en daarmee het energieverbruik voor koeling.
Het inpassingsplan maakt het overigens mogelijk dat bedrijfsgebouwen tot een hoogte van 30 meter kunnen worden opgericht. Niet staat vast dat alle bedrijven van deze mogelijkheid gebruik zullen maken. Ten behoeve van de duidelijkheid voor de burger is sprake van een directe mogelijkheid en wordt in het Inpassingsplan voor de bouwhoogten niet gewerkt mij afwijkingsmogelijkheden of wijzigingsbevoegdheden.

h. Bij de beoordeling van de variant 3^{e} ontsluiting wordt rekening gehouden met de functie van de boomgaard als onderdeel van het provinciaal landschap.

2.3 Stadsregio Rotterdam

Overlegreactie:

a. waardeert de keuze om het bedrijventerrein aan te sluiten bij het bestaande agrologistieke cluster.
b. constateert dat het plan op gebied van duurzaamheid volop mogelijkheden biedt.
c. constateert dat bij het opstellen van het plan de aanbevelingen uit de Gebiedsvisie Deltapoort 2025 als uitgangspunt zijn genomen.
d. heeft onvoldoende inzicht in en vraagtekens bij de robuustheid van de gekozen oplossingsrichting voor de ontsluiting.
e. pleit voor een gevoeligheidsanalyse bij het uitgangspunt van 211 mvt/etm.
f. vraagt aandacht voor de beperkte acceleratielengte voor vrachtwagens tussen de ovonde en de A15.
g. constateert dat de verdubbeling van de oprit naar de A15 niet zeker is gesteld.
h. vindt de gevolgen van de ovonde voor de verkeersveiligheid onduidelijk.
i. vindt een gesloten fietstunnel onder de ovonde vanuit sociale veiligheid niet wenselijk.
j. stelt voor om vanwege de kwetsbaarheid van de voorgestelde ontsluiting een extra ontsluitingsoptie (3^{e} ontsluiting) te onderzoeken en is bereid dat onderzoek mee te nemen in een onderzoek voor de gehele stadsregio.
k. betwijfelt of rotondes op de verbindingsweg de doorstroming bevorderen.
l. geeft aan dat met de aanbieders van de huidige buslijnen afspraken gemaakt moeten worden.

Beantwoording

a. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*
b. Deze constatering is correct.
c. Deze constatering is correct.
d. Zie beantwoording Barendrecht onder a.
e. Er is samen met Gemeenschappelijke Regeling, Waterschap, Rijkswaterstaat, Stadsregio, gemeenten en havenbedrijf een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De gekozen oplossingen, een turbo verkeersplein voldoet ook om de stromen van een Nieuw Reijerwaard met een hogere verkeersproductie te verwerken. Hierbij is een andere verkeerslichten regeling en afstelling noodzakelijk en worden de wachtrijen naar de nieuwe locatie langer. Indien dit scenario zich in de toekomst voordoet kan, met enige aanpassingen aan de Ovonde, het verkeer nog steeds afgewikkeld worden.
f. De acceleratielengte tussen het turboverkeersplein en de A15 is langer dan in de huidige situatie.
g. Het klopt dat deze verdubbeling niet zeker is gesteld. Het is echter technische uitvoerbaar en de eerste verkenningen laten op dit deel van de A15 geen probleem zien (FOSIM simulatie is uitgevoerd met een intensiteit op de parallel baan zuid die hoger is dan in het NRM 2020). Er loopt een onderzoek, vanuit de stadregio samen met Rijkswaterstaat en het havenbedrijf, naar de mogelijke effecten van en op Knooppunt Ridderster. Het probleem van de enkele toerit komt ook voor in de autonome situatie (dus zonder toevoeging van Nieuw Reijerwaard.
h. Het turboverkeersplein wordt enkel gebruikt door gemotoriseerd verkeer. Langzaam verkeer wordt door gebruik van fietstunnels in plaats van de huidige kruispunten fysiek gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Doordat de kruisingen voor gemotoriseerd verkeer geregeld zijn en enkel T-splitisingen betreffen zijn deze goed en veilig vorm te geven. Op het turboverkeersplein wordt gewerkt met rijbaanscheidingen zodat verkeer niet plots van rijstrook kan veranderen. Het goed en duidelijk aangeven van routes op de toeleidende poten is hiervan een noodzakelijk gevolg.
i. Deze verbinding is onderwerp voor latere uitwerking. Gedacht wordt aan een grotendeels verdiept aangelegd fietstracé. Een tunneldak is uitsluitend nodig op die plekken waar rijstroken worden gekruist. Belangrijk in de afweging tussen een onderdoorgang en een brug is het gemak van de

gebruiker. Bij een onderdoorgang is drie meter hoogteverschil te overwinnen. Bij een brug is dit 5,5 meter.

j. Zie beantwoording Barendrecht onder f.

k. Met de rotonden kan het verkeer afgewikkeld worden. Het detailontwerp van de rotonden is onderdeel van de uitwerking. De eerste rotonde (de meest oostelijke direct na het turboverkeersplein) wordt een turbo variant, de andere aansluitingen worden nog onderzocht.

l. Met het plan is rekening gehouden met mogelijkheden voor openbaar vervoer. Met de aanbieders worden afspraken gemaakt.

2.4 Rijkswaterstaat

Overlegreactie:

a. verlangt een analyse van de effecten van de ontwikkeling op de (aansluitingen van de) snelwegen A15 en A16, inclusief de te treffen maatregelen en de financiële haalbaarheid en borging daarvan.

b. geeft aan dat de effecten van de tweede invoeger van de ovonde op de snelweg voor doorstroming en verkeersveiligheid onvoldoende helder zijn.

c. vraagt aandacht voor de beperkte acceleratielengte voor vrachtwagens tussen de ovonde en de A15.

d. constateert dat het convergiepunt mogelijk een probleem vormt voor de tweede invoeger op de A15.

e. constateert dat geen zekerheid is over de (rijks)maatregel Beter Benutten, ten behoeve van de verkeersdoorstroming op de Ridderster. Het niet doorgaan van die maatregel zal de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard naar de A16 noord problematiseren.

Beantwoording

a. De aansluitingen zijn onderzocht en leveren geen nieuwe problemen op. De bestaande knelpunten op de aansluiting van de parallelbaan noord en de toerit naar de parallelbaan zuid worden (bij de bestaande enkele toerit) ernstiger. Voor de parallelbaan zuid zijn deze problemen te ondervangen door een dubbele toerit te maken.

b. Uit de eerste verkenningen blijkt dat een tweede invoeger technisch uitvoerbaar is en de doorstroming op de parallelbaan niet hindert. Er zijn hiervoor een quick scan uitgevoerd en een FOSIM simulatie van de toerit gemaakt.

c. Zie beantwoording stadsregio Rotterdam onder f.

d. Dit wordt samen met onder andere Rijkswaterstaat en de Stadregio uitgewerkt.

e. Rijkswaterstaat, de stadsregio en het havenbedrijf zijn gezamenlijk aan het onderzoeken wat de problemen op de Ridderster in de toekomst zullen zijn. De verkeerstromen veranderen door het anders aansluiten van knooppunt Vaanplein (al in uitvoering). Welke problemen er overblijven dan wel in de toekomst ontstaan is nog niet duidelijk.

2.5 Waterschap Hollandse Delta

Overlegreactie:

a. mist een onderdeel grondwater en mist de vermelding dat het waterbeheerplan 2009- 2015 uitgangspunt is bij de waterparagraaf.
b. geeft aan dat de waterhuishoudkundige zaken rondom de ovonde, waaronder compensatie en omgang met de hoofdwaterstructuur onderbelicht zijn.
c. mist op de plankaart de beschermingszones van de hoofdwatergangen en de regionale waterkering.
d. constateert dat de in het stedenbouwkundig ontwerp genoemde oplossing met draaideuren in de compartimenteringsdijk onjuist is, omdat water van twee kanten kan komen.
e. geeft aan te laat bij de ontsluiting van het plangebied betrokken te zijn en onvoldoende tijd te hebben om binnen de inspraaktermijn te kunnen reageren.
f. geeft aan dat de bereikbaarheid van het waterschapsgebouw voor de publieke functie en bij calamiteiten van groot belang is en gaat er vanuit dat de huidige ontsluiting aan de Veren Ambachtseweg gehandhaafd blijft.
g. gaat er van uit dat de nieuwe ontsluiting geregeld is voordat het terrein voor bebouwing wordt vrijgegeven.

Beantwoording

a. Het onderdeel grondwater zal explicieter uitgelicht worden en het waterbeheerplan zal als uitgangspunt worden opgenomen.
b. Er wordt in de toelichting kwalitatief ingegaan op de waterhuishouding rondom de ovonde. De bestaande kwalitatieve toelichting ten aanzien van toename verhard oppervlak en bijbehorende compensatie wordt nader aangevuld met het oog op de bestaande waterstructuur in en direct grenzend aan het verkeersplein.
c. De beschermingszone van de waterkering worden opgenomen in de dubbelbestemming Waterstaat - waterkeringen. In de bestemmingen Groen (evenwijdig aan de Rijksstraatweg) waarin een belangrijke schakel van de hoofdwaterstructuur gerealiseerd wordt, wordt een aanduiding Water opgenomen. Daarnaast zijn de onderhoudszones van de als Water bestemde watergangen opgenomen in de bestemming Water dan wel de naastgelegen bestemming Verkeer; in beide bestemmingen zijn geen bouwwerken toegestaan.
d. Dit is onderwerp van de technische uitwerking. Er zijn vele oplossingen denkbaar waaronder schuifdeuren of de vanouds bekende schotbalken. In de schetsmatige verkenning als onderdeel van het stedenbouwkundig plan zal onder de opgesomde opties de draaideuren verwijderd worden.
e. Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
f. De bereikbaarheid van het gebouw voor de publieke functie en bij calamiteiten wordt gegarandeerd. Overigens is de huidige aansluiting op de Veren Ambachtseweg een tijdelijke aansluiting. De ontsluiting van het waterschapsgebouw voldoet niet aan de richtlijnen. Dit is bekend bij het Waterschap. Het direct aansluiten van een individueel bedrijf op de hoofdstructuur is ongewenst en moet zo veel mogelijk worden voorkomen dan wel terug gebracht. De ontsluiting via de Handelsweg is een prima oplossing die aan de richtlijnen voldoet. Het waterschap is betrokken bij het verder uitwerken van oplossingen.
g. Deze overlegreactie wordt ter kennisgeving aangenomen en meegegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling, die zorg draagt voor de realisatiefase.

2.6 Nederlandse Gasunie

Overlegreactie:

a. constateert dat in de verbeelding de ligging van de gastransportleidingen niet geheel overeenkomstig met de gegevens van de Gasunie is. Ook wordt niet voldaan aan de wettelijke belemmeringzone van 5 meter aan weerszijden van de aanwezige gastransportleidingen. Verzocht wordt om dit aan te passen.

b. verzoekt in de regels het afsluiterschema (station) enkel te bestemmen als 'Leiding-Gas' in de hoofdgroep 'Overig'. De bestemming 'Gasontvangsstation' in artikel 3 kan dan vervallen.

c. verzoekt om in artikel 10 bij afwijking van de gebruiksregels ook schriftelijk advies van de leidingbeheerders op te nemen als bepaling.

d. verzoekt een aantal werken en werkzaamheden in de belemmeringenstrook van transportleidingen te verbieden en bij de lijst van reeds genoemde werkzaamheden de dieptebepaling te schrappen.

e. verzoekt om in het inpassingsplan de bouwvlakken van de bedrijven niet over de dubbelbestemming "Leiding-Gas" te projecteren.

f. wenst te overleggen over de te treffen maatregelen bij de gastransportleidingen vanwege nieuwe wegen en watergangen.

g. wijst erop dat bij de gasafsluiter gas kan worden afgeblazen en hiervoor veiligheidsafstanden gelden die conflicteren met de bebouwingshoogte van omliggende bebouwing die tot 30 meter hoog mogen zijn.

h. wijst op een tekstuele fout op blz. 63 van de toelichting waar Bevb in plaats van Bevi staat.

i. wijst erop dat drie (niet twee) relevante gastransportleidingen aanwezig zijn en vraagt dit in de toelichting correct op te nemen.

Beantwoording

a. De ligging van de leidingen is gecontroleerd aan de hand van de aangeleverde bestanden is hieruit blijkt dat de leidingen wel correct zijn opgenomen. Het plan wordt wel aangepast, om de 5 meter brede belemmeringszone in acht te nemen.

b. Het advies wordt deels gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan. Aan de gronden behorende bij het afsluiterschema wordt de bestemming Bedrijf - nutsvoorziening gegeven.

c. Het advies wordt gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan.

d. Het advies wordt gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan.

e. Het advies wordt gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan.

f. Indien gewenst zal er overleg plaatsvinden inzake maatregelen omtrent gastransportleidingen.

g. In afstemming met de Gasunie wordt onderzocht wat de consequenties van de gasafblaas en de mogelijke oplossingen zijn.

h. Juiste constatering, dit wordt aangepast.

i. Juiste constatering, dit wordt aangepast.

2.7 Gemeenschappelijke regeling Nieuw Reijerwaard

Overlegreactie:

a. verzoekt op het voorterrein van de bedrijven (binnen de 35 meter zone) representatieve en ondersteunende bebouwing toe te staan en hiervoor planregels en de verbeelding aan te passen.

b. is blij dat met reconstructie van de IJsselmondse knoop een gedeeltelijke ontsluiting van het bedrijventerrein via Ridderkerk voorkomen kan worden.

c. adviseert een derde ontsluiting aan de zuidzijde van het bedrijventerrein, tussen Nieuw Reijerwaard en de bestaande bedrijventerreinen, mogelijk te maken in het inpassingsplan, vanwege het functioneren van de bedrijventerreinen en ter voorkoming van intern verkeer en congestie op de IJsselmondse knoop.

Beantwoording

a. Bouwen op het voorterrein kan onder voorwaarden bij recht worden toegestaan. Primair uitgangspunt daarbij is het behoud van de logistieke functie van de 35 meter zone als manoeuvreerruimte en als opstelruimte voor vrachtauto's. Voorwaarden zijn in ieder geval:

- *Bebouwing is alleen toegestaan voor representatieve gebouwen (kantoren en ondersteunende functies), niet voor de bedrijfsloodsen en gebouwen met docks.*
- *Bebouwing op maaiveldniveau is uitsluitend toegestaan aan één van de zijdelingse perceelgrenzen van een bedrijfsperceel. Met andere woorden: op slechts één van de hoeken van een bedrijfsperceel.*
- *Waar de bebouwing niet aansluit op een zijdelingse perceelgrens is uitsluitend overbouwing toegestaan. Daarbij moet de doorrijhoogte overal tenminste 5,5 meter bedragen. Dit met uitzondering van kolommen en dergelijke en met een omvang van maximaal 75 m2 ten behoeve van toegangspartijen, trappen, liften en dergelijke.*

b. Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

c. Zie beantwoording Barendrecht onder f.

Bijlage 5 Nota van beantwoording Stedenbouwkundig ontwerp

Nota van beantwoording
Opmerkingen Stedenbouwkundig plan

Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

projectnr. 0241811.00
versie 1.1
30 oktober 2012

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage

Colofon

Datum van uitgave: ·

Contactadres:
Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012 **Ingenieursbureau Oranjewoud**
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

Blz.

1 Inleiding 2
1.1 Leeswijzer 2

2 Het stedenbouwkundig plan 3
2.1 Bedrijven 3
2.2 Windturbines 5
2.3 Biomassavergisting 5
2.4 Groene buffer 6
2.5 Vrachtwagen parkeervoorziening 7
2.6 Bouwhoogte 7
2.7 Verkeer 8
2.8 Geluid 10
2.9 Cultuurhistorie en landschap 11
2.10 Bodem en water 12
2.11 Duurzaamheid 13
2.12 Diversen 13

3 Procedureel en financieel 15
3.1 Proces, communicatie en samenwerking 15
3.2 Nut, noodzaak en financiële aspecten 15
3.3 (Plan)schade 16
3.4 Diversen 16

1 Inleiding

Deze nota gaat in op de opmerkingen die zijn gemaakt over het stedenbouwkundig plan tijdens de terinzagelegging van 12 maart tot en met 23 april 2012. De adviezen en vooroverlegreacties van overheden en wettelijk adviseurs zijn behandeld in de 'Nota van beantwoording Vooroverleg Nieuw Reijerwaard'. Zienswijzen over het effectonderzoek in het MER zijn behandeld in de 'Nota van beantwoording Zienswijzen en adviezen reikwijdte en detailniveau Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard', zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 10 juli 2012.

1.1 Leeswijzer

In de periode na terinzagelegging van de notitie reikwijdte en detailniveau en het stedenbouwkundig plan (maart - mei 2011) zijn van niet-overheden reacties binnengekomen die zowel betrekking hebben op het milieuonderzoek als op het stedenbouwkundig plan. Hiervoor zijn twee separate nota's van beantwoording opgesteld. Bij het opstellen van de samenvattingen is geselecteerd waarop de zienswijze daadwerkelijk betrekking heeft.

Deze notitie betreft alle reacties die betrekking hebben op het stedenbouwkundig ontwerp van de ontwikkeling. Behandeling van die reacties gebeurd per planonderdeel. Vervolgens is een aantal reacties met betrekking op het proces, nut en noodzaak en financiële aspecten behandeld. Alle reacties hebben een uniek nummer. *Voorbeeld: In het geval ingesproken is naar aanleiding van de notitie reikwijdte en detailniveau, maar de reactie eigenlijk het stedenbouwkundig plan betreft (en niet het milieuonderzoek), dan is die zienswijze ondergebracht in de reactienotie over het stedenbouwkundig plan.*

Zienswijzen van personen zijn geanonimiseerd. Instanties zijn bij nummer en naam genoemd. Aan insprekers wordt hun eigen nummer bekend gemaakt, zodat zij de beantwoording van de eigen vragen uit deze notitie kunnen herleiden.

Een groot aantal zienswijzen is identiek aan de ingediende zienswijze door het Nieuw Reijerwaard Comité. In dat geval zijn niet alle insprekers benoemd, maar wordt verwezen met 'S'. Indien een inspreker de standaardzienswijze heeft aangepast, kan deze de reactie vinden onder 'S' en het eigen unieke nummer.

2 Het stedenbouwkundig plan

2.1 Bedrijven

Samenvatting

a. neemt aan dat 90 en niet 94 hectare bedrijvigheid wordt gerealiseerd (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

b. vraagt in welke mate de inwaartse zonering hard is, en welke vrijstellingen kunnen hier later op ontstaan (122 Natuur en Milieu Zuid Holland).

c. verzoekt om de vanaf de Rijksstraatweg gezien de eerste gevel van ieder pand lager dan laatste gevel van het vorig pand te realiseren om geluidsreflectie richting de Rijksstraatweg te beperken (189).

d. geeft aan dat, in verband met de mogelijkheid om milieucategorie 5.1 bedrijven toe te kunnen staan op het bedrijventerrein, in acht genomen dient te worden dat alleen AGF gelieerde bedrijven zijn toegestaan. Dit is middels een motie door de gemeente aangenomen (157)

e. vraagt om 100 meter te hanteren als afstand tot categorie 3.1 en 3.2 bedrijven (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

f. vraagt hoe geborgd gaat worden dat alleen de voorgenomen bedrijven zich gaan vestigen en niemand anders (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

g. vraagt welke type bedrijven kan men verwachten na het jaar 2020 (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

h. verzoekt om geen zicht vanuit de woningen op de bedrijven (130).

i. verzoekt om gevelreclame en verlichting te voorkomen aan de kant van de woningen (130)

j. verzoekt om aan te geven tot welke milieucategorie maximaal bedrijven gerealiseerd kunnen worden (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

k. vraagt wat wordt verstaan onder havengerelateerde bedrijvigheid (75, 102).

l. constateert dat ook een bedrijf dat af en toe een lading appels vervoert en andere logistieke ondersteuning als een garagebedrijf zich met de huidige definitie "aanvullend danwel versterkend" zou mogen vestigen (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

m. vraagt de omvang van het project aan te geven (S).

n. constateert dat in de notitie R&D gesproken wordt over 150 hectare en vraagt zich af waar deze extra ruimte in de toekomst gevonden moet worden, aangezien er momenteel alleen gesproken wordt over de 90 hectare binnen het plangebied (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322-408).

o. vraagt zich af in hoeverre de bedrijven die zich in Nieuw Reijerwaard zullen vestigen ook daadwerkelijk (alleen) agrologistieke bedrijven betreft (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

p. vraagt wat wordt bedoeld met aanverwante bedrijvigheid, waar het tot 2020 gaat om bedrijven in de logistieke sector (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

q. verzoekt om aan te geven op welke wijze gewaarborgd wordt dat er niet afgeweken zal worden van de bestemming agrologistieke bedrijvigheid (198).

r. stelt dat het herplaatsen van bedrijven in strijd is met het beleid (nota RR 2020). Daarbij is er geen of nauwelijks ruimte voor herplaatsing in het glastuinbouwgebied Nieuw Reijerwaard (1, 102, 129, 190, 192).

s. is verheugd dat nu zwart op wit staat dat Bolnes Zuid nu niet doorgaat (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

t. vraagt of al bekend is welke bedrijven zich willen vestigen (147).

Beantwoording

a. *Uitgangspunt voor de planvorming voor Nieuw Reijerwaard is het realiseren van een bedrijventerrein van minimaal 90 hectare netto bedrijventerrein. Het terrein biedt ruimte voor ruim 96 hectare. Daar zijn alle onderzoeken en studies op gebaseerd.*

b. *Voor het bedrijventerrein wordt op basis van de VNG-systematiek voorzien van een inwaartse zonering. Op basis van de afstand tussen de woningen wordt bepaald welke categorie bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan op het bedrijventerrein. De regels van het inpassingsplan borgen dat bedrijven in hogere categorieën zijn uitgesloten.*

c. *De opzet in het stedenbouwkundig plan en het inpassingsplan is zodanig dat wordt voldaan aan de Wet Geluidhinder.*

d. *Het is provinciaal beleid om binnen bedrijventerreinen de maximaal mogelijke categorieën toe te staan. Voor Nieuw Reijerwaard is tot maximaal milieucategorie 4.2 toegestaan.*

e. *Het stedenbouwkundig plan is aangepast, zodat langs de Rijksstraatweg overal 100 meter vrij blijft (wordt) van bedrijven. In verband met woningen aan de Hoogzandweg wordt daar wat betreft de te vestigen milieucategorieën in het inpassingsplan aangesloten bij de richtlijnen uit de VNG-notitie Bedrijven en Milieuzonering uit 2009, uitgaande van het gebiedstype 'gemengd gebied'.*

f. *De regels van het inpassingsplan geven aan welke categorie bedrijven gevestigd kunnen worden en welke type bedrijven er kunnen vestigen. De bestemmingsomschrijving Bedrijventerrein volgt het gewenste etiket, door agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven toe te staan. Andere bedrijven zijn alleen toegestaan via een wijzigingsbevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Daarmee zijn de mogelijkheden van het inpassingsplan volledig benut.*

g. *Zie beantwoording onder f.*

h. *Hiervoor wordt in de groene bufferzone met grondtalud gerealiseerd. Deze verzorgt een gedeeltelijke visuele afscherming van het terrein.*

i. *Dit is geen zaak voor het inpassingsplan. De gemeente Ridderkerk stelt voor het bedrijventerrein een beeldkwaliteitplan op waarin deze aspecten worden geregeld*

j. *Zie beantwoording onder d.*

k. *Havengerelateerde bedrijvigheid is een overkoepelend begrip voor alle kade- en havengebonden bedrijven, alsmede de ondersteunende bedrijven. Onder dit begrip vallen bijvoorbeeld ook de agrologistieke bedrijven op Verenambacht en BT-Oost, die sinaasappelen, meloenen, druiven of ananassen importeren via de haven of the Greenery die Nederlandse producten exporteert.*

l. *Het doel van de ontwikkeling van het bedrijventerrein is inderdaad dat er ook bedrijven gevestigd kunnen worden die ondersteunend aan de sector zijn. Van belang is wel dat ook eventuele andere functies van die bedrijven passen binnen de definities zoals opgenomen in het Inpassingsplan. Zie hiervoor ook de beantwoording onder f.*

m. *Zie beantwoording onder a.*

n. *De 150 hectare betreft het bruto oppervlak van het plangebied, zoals dat is opgenomen in het inpassingsplan. Hierop wordt 96 hectare netto bedrijvigheid gerealiseerd. Er wordt niet voorzien in toekomstige uitbreidingen.*

o. *Zie beantwoording onder f.*

p. *Met aanverwante bedrijvigheid wordt bedoeld; bedrijven of instellingen die gericht zijn op het verlenen van diensten aan agrologistieke bedrijven. Voor de categorieën bedrijven die toegestaan kunnen worden wordt verwezen naar de regels van het inpassingsplan. Zie tevens beantwoording onder f.*

q. *Zie beantwoording onder f.*

r. *Nieuw Reijerwaard betreft een uitwerking van het in RR 2020 genoemde bedrijventerrein. Verplaatsing van de glastuinbouw is opgenomen in de gebiedsvisie Deltapoort. Herplaatsing in of nabij Nieuw Reijerwaard is niet vereist.*

s. *Deze constatering wordt ter kennisgeving aangenomen. In de eerste herziening van de provinciale structuurvisie d.d. 23 februari 2011 is de functie van Bolnes Zuid gewijzigd in' Stedelijk groen buiten de contour'.*

t. *De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard is verantwoordelijk voor de realisatie van het bedrijventerrein en doet geen mededelingen over bedrijven die zich hebben gemeld of waarmee de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard in onderhandeling is.*

2.2 Windturbines

Samenvatting

a. geeft aan dat de opgenomen rotordiameter niet meer actueel is en in stedenbouwkundig plan, MER en inpassingsplan uitgegaan moet worden van een rotordiameter van 100 meter (76 Readthuys Windenergie BV).

b. verzoek tot uitvoeren van windmolens zonder reflecterende bladen (189).

c. constateert dat 3 windmolens binnen een straal van 400 meter van de bebouwing staan. Volgens de AMvB moeten windmolens minstens 4 keer de ashoogte uit de bebouwing blijven (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

d. geeft aan dat in het rapport Wervelender vermeld staat dat op een bedrijventerrein van 50- hectare of meer een windturbine geplaatst mag worden. Inspreker vraagt of dit ook geldt voor een bedrijventerrein dat niet uit één aaneengesloten stuk van 50 hectare bestaat (130).

Beantwoording

a. De mogelijke omvang en posities zijn opnieuw bekeken in relatie tot milieueisen en onderlinge beïnvloeding. Toepassing van grotere turbines leidt ertoe dat er bij de geldende criteria 2 turbines mogelijk zijn in plaats van 3 en deze op een andere locatie komen. In het inpassingsplan worden door middel van een wijzigingsbevoegdheid zowel drie turbines van 2,5 MW als twee turbines van 3 MW mogelijk gemaakt.

b. De uitvoeringswijze van de turbines is onderdeel van nadere uitwerking, waarbij hinder door reflectie een onderdeel is.

c. Het is correct dat in het stedenbouwkundig plan, zoals ter inzage lag, 2 van de turbines binnen 400 meter van gevoelige objecten (woningen) staan. In de AMvB zijn maximale geluidbelastingen van 47 dB L_{den} en 41 dB L_{night} op de gevel van gevoelige gebouwen voorgeschreven. Vuistregel is dat dit overeenkomt met 4 maal de ashoogte van de turbine. Het inpassingsplan wordt aangepast zodat voor beide varianten van de windturbines voldaan wordt aan deze vuistregel.

d. Nieuw Reijerwaard is aaneengesloten bedrijventerrein van meer dan 50 hectare. Overigens bestaat het voornemen om de Nota Wervelender in te trekken en op te laten gaan in de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Dit voornemen is opgenomen in het ontwerp van de Actualisering 2012 dat van 7 september tot en met 4 oktober 2012 ter inzage heeft gelegen. De vaststelling staat gepland op 30 januari 2013.

2.3 Biomassavergisting

Samenvatting

a. vraagt wat wordt verstaan onder biovergistingsinstallatie (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. vraagt zich af of de biovergistingsinstallatie gerealiseerd gaat worden en wat de (milieu)gevolgen hiervan zijn (190).

c. verwacht geuroverlast van de biovergistingsinstallatie en vindt dat deze niet thuishoort op het geplande bedrijventerrein (102).

d. vraagt voldoende afstand te borgen tot woningen i.v.m. mogelijke hinder/ overlast (130).

Beantwoording

a. Onder een biovergistingsinstallatie wordt verstaan; een bedrijfsactiviteit voor de productie van energie uit de vergisting, verbranding en/of vergassing van biomassa, inclusief bijbehorende voorzieningen.

b. Waar het milieutechnisch inpasbaar is wordt een vergistingsinstallatie mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De vergisting is primair voor verwerking van agro/food afval van Nieuw Reijerwaard en wordt mogelijk gemaakt binnen het gehele plangebied. De exacte locatie en het type biomassavergisting zijn op dit moment nog onbekend. De exacte milieueffecten worden onderzocht in het kader van de vergunningverlening van de biomassavergister.

c. Vanuit duurzaamheidoverwegingen past dit bedrijf binnen het Agrologistieke cluster. Het transport van grote hoeveelheden bioafval wordt hiermee voorkomen. Zie verder de beantwoording onder b voor wat betreft de milieugevolgen.

d. Om voldoende afstand tussen bedrijven en woningen in acht te nemen wordt gebruik gemaakt van de VNG-systematiek (Bedrijven en Milieuzonering). Op deze wijze wordt in het ruimtelijk spoor (inpassingsplan) voldoende afstand geborgd tussen woningen en bedrijfsactiviteiten. Hiermee wordt de hinder vanwege het bedrijventerrein beperkt. Zie verder de beantwoording onder punt b voor wat betreft de milieugevolgen.

2.4 Groene buffer

Samenvatting

a. constateert dat de bufferzone niet overal 100 meter breed is en verzoekt het plan zodanig aan te passen dat dit wel het geval is, om de impact op de Rijksstraatweg te beperken (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. constateert dat 4 hectare extra bedrijventerrein wordt gerealiseerd dan het oorspronkelijke uitgangspunt en stelt voor deze 4 hectare in te zetten voor verbreding van de bufferzone (198).

c. adviseert een versmalling van de Blauwe Wig te onderzoeken, ten behoeve van een bredere bufferzone en water achter de woningen als fysieke afscheiding (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

d. verzoekt om een groenstrook aan te leggen van 100 meter breed (gerekend vanuit de erfgrens van de woningen aan de Rijksstraatweg) en een schuine wal van 20 meter hoog (130)

e. wenst geen voet- en fietspaden in de groene buffer en wenst betrokken te worden bij de inrichting van de buffer (147)

f. verzoekt om een buffer aan te leggen voordat de bouw van het bedrijventerrein begint (189)

g. geeft aan dat de kans op inbraken verhoogd wordt door de realisatie van wandel en fietspaden (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

Beantwoording

a. Zowel de gemeente Ridderkerk als Barendrecht hebben de provincie geadviseerd om voor de zone achter de rijksstraatweg over de gehele lengte een breedte van 100 meter te hanteren. De provincie heeft dat advies overgenomen. Het plan wordt aangepast, zodat de groene zone overal 100 meter breed is.

b. Uitgangspunt voor de planvorming voor Nieuw Reijerwaard is het realiseren van een bedrijventerrein van minimaal 90 hectare netto bedrijventerrein. Het terrein biedt ruimte voor ruim 96 hectare. Daar zijn alle onderzoeken en studies op gebaseerd.

c. Zie beantwoording onder a. Het versmallen van de Blauw Wig is vanwege de noodzaak tot verspreiding van water(berging) niet mogelijk. Dit is onderschreven door het waterschap. Ook met de nu voorziene waterpartij in de groene buffer is het mogelijk om de gewenste afscheiding te maken. De daadwerkelijke vormgeving is onderdeel van een nadere uitwerking.

d. Zie beantwoording onder punt a. Een 20 meter hoge wal zou circa 70 meter ruimtebeslag betekenen (bij taluds 2:5 en 1:1). Er blijft dan te weinig ruimte over voor water en voor een groenzone met gebruikskwaliteit. beplanten met opgaande beplanting

e. De inrichting is onderwerp van nadere uitwerking door de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard. De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard zal daarover in overleg treden met de belanghebbenden.

f. Het inpassingsplan regelt niet de volgorde van de realisatie. Het verzoek wordt zodoende meegegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard.

g. Zie beantwoording onder punt e.

2.5 Vrachtwagen parkeervoorziening

Samenvatting

a. vraagt zich af waar de voorgestelde parkeervoorziening van twee hectare gerealiseerd wordt (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. stelt voor om de parkeervoorziening naast de horecagelegenheid te situeren (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

c. verzoekt tot realisatie van sanitaire voorzieningen ter plaatse van de parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs (130).

d. verzoekt om aan te geven waar de parkeervoorziening van de vrachtwagens inclusief de benodigde voorzieningen gesitueerd wordt (190).

e. verzoekt om de parkeergelegenheid voor vrachtwagens niet aan de kant van de woningen aan de Rijksstraatweg te realiseren (189, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

Beantwoording

a. De locatie van de centrale parkeervoorziening is niet exact vastgelegd en vast te leggen. Dit is onderdeel van de uiteindelijke nadere uitwerking. Er wordt ook geen reden gezien om de locatie van de parkeervoorziening in het inpassingsplan vast te leggen. Wel wordt in het ontwerp inpassingsplan de vestiging van de centrale parkeervoorzieningparkeervoorziening uitgesloten tussen de Rijksstraatweg en halverwege de eerste en tweede bedrijfslaan. Het inpassingsplan doet geen uitspraak over de omvang van de parkeervoorziening. In de regels worden collectieve parkeervoorzieningen toegestaan.

b. Zie beantwoording onder punt a.

c. De parkeervoorziening zal beschikken over de benodigde voorzieningen voor chauffeurs, waaronder toiletten.

d. Zie beantwoording onder a, b en c.

e. Zie beantwoording onder a.

2.6 Bouwhoogte

Samenvatting

a. geeft aan dat een bouwhoogte van meer dan 20 meter, zoals dat bij Verenambacht gerealiseerd is, te hoog is (102, 130, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. stelt voor om hoge gebouwen verdiept aan te leggen (155).

c. verzoekt om garanties af te geven omtrent de bouwregels om de overlast zoals bouwhoogte en dakvorm te minimaliseren (198, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

d. vraagt zich af in hoeverre een bouwhoogte van 30 meter realistisch is gezien de nabij woonomgeving (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

Beantwoording

a. In het totstandkomingstraject van het inpassingsplan is onderzoek verricht naar de gewenste bouwhoogte voor agrologistieke bedrijven. Hierbij zijn vergelijkbare bedrijven als voorbeeld genomen. Voor het mogelijk maken van bouwhoogten tot 30 meter is een aantal redenen:
- De ervaring bij recent gerealiseerde bedrijventerreinen leert dat er een vraag bestaat naar een hogere bouwhoogte dan 20 meter.

- De ruimte voor ontwikkeling van bedrijventerreinen is (zeker in deze regio) beperkt. Het is van belang om de beschikbare ruimte maximaal te benutten en deze bedrijven in de regio te behouden. Dit vermindert ook de ruimtedruk elders.
- Duurzaam en compact en ruimtegebruik wordt nagestreefd. Hiervoor wordt meervoudig ruimtegebruik en het bouwen in meerdere lagen mogelijk gemaakt.
- Compact bouwen in meerdere lagen beperkt tevens het buitenoppervlak en daarmee het energieverbruik voor koeling.
Het inpassingsplan maakt het zodoende mogelijk dat bedrijfsgebouwen tot een hoogte van 30 meter kunnen worden opgericht. Niet staat vast dat alle bedrijven van deze mogelijkheid gebruik zullen maken.
Ook is de bouwhoogte van 30 meter stedenbouwkundig aanvaardbaar gebleken. Aan de randen van het terrein en langs de verbindingsweg zijn de bouwhoogten vanwege de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid lager. Voor de bedrijfsgronden grenzend aan de groene wig (Rijksstraatweg) is de bouwhoogte beperkt tot 15 meter, waarna de hoogte geleidelijk (1 meter hoogte per 3 meter extra afstand) op mag lopen tot 20 meter aan de eerste bedrijfslaan.

b. Zie beantwoording onder a. Het verdiept aanleggen van de bedrijven heeft grotere gevolgen voor het watersysteem en de bodem en leidt tot aanzienlijk hogere kosten en is daarmee geen reëel alternatief.

c. Zie beantwoording onder punt a.

d. Zie beantwoording onder punt a.

2.7 Verkeer

Samenvatting

a. betwist wordt of de door de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard voorgestelde ontsluitingsweg te realiseren is en geeft aan dat deze onvoldoende is uitgewerkt (202).

b. vindt de geplande verkeersafwikkeling onwenselijk (205 Vereniging polder Nieuw Reijerwaard)

c. verzoekt om na huisnummer 396 op de Rijksstraatweg geen keerpunt te realiseren (189).

d. vraagt sluipverkeer op de Verbindingsweg / Populierenlaan in Ridderkerk te voorkomen (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

e. verzoekt tot het doorvoeren van een maximum snelheid van 50 km/h op de Verbindingsweg en de Voorweg (189).

f. constateert dat, indien door middel van het inpassingsplan geen garantie kan worden gegeven voor het beschreven toegangssysteem met pasjes voor bewoners, er niet gegarandeerd kan worden dat er geen verkeer van/naar het bedrijventerrein over de Rijksstraatweg en Noldijk gaat rijden. Verzoek om hiermee rekening te houden in het MER en IP en te zoeken naar een haalbare oplossing (150, 190).

g. verwacht dat de bereikbaarheid zowel voor de bewoners als voor de hulpverleners in het geding komt als gevolg van het pasjessysteem (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

h. geeft aan parkeeroverlast te verwachten van geparkeerde vrachtwagens aan de Rijksstraatweg (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

i. verwacht parkeeroverlast van werknemers van de bedrijven op Nieuw Reijerwaard (216) Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

j. verzoekt om in het ontwerp rekening te houden met langzaam verkeer.

k. vraagt op welke wijze rekening wordt gehouden met fietsende werknemers en op welke wijze de bestaande fietsverbindingen worden ingepast en verbeterd (159 Fietsersbond).

l. vraagt op welke wijze de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd (159 Fietsersbond).

m. vraagt welke maatregelen er genomen worden om kruisingen, wegvakken en rotondes veilig te maken voor langzaam verkeer (159 Fietsersbond).

n. vraagt om het fietspadennetwerk en daarmee de bereikbaarheid van het langzaam verkeers in acht te nemen bij de planontwikkeling van Nieuw Reijerwaard (159 Fietsersbond).

o. verzoekt tot realiseren van fietspad langs de Verbindingsweg en nabij de rotondes, waarbij de fietspaden van voldoende breedte zijn en met in achtneming van voorrang voor de fietser bij fietssnelwegen (157).

p. verzoekt om van Nieuw Reijerwaard een 30 km zone te maken met uitzondering van de Verbindingsweg en de Voorweg, waarvan het verzoek naar 50 km (159 Fietsersbond).

q. verzoekt om de rotondes van de Verbindingsweg uit te voeren conform de CROW-richtlijnen, in publicatie 126 en 126a (uitvoering conform een cirkelvormig fietspad) (159 Fietsersbond).

r. vraagt welke mogelijkheden er zijn wanneer er een calamiteit optreedt in relatie tot de verkeersdrukte en bereikbaarheid van hulpverlening (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322-408).

s. vraagt wat een turboverkeersplein is (130, 198, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408)

t. wijst door middel van een film op de huidige verkeerssituatie in Ridderkerk (62).

Beantwoording

a. Onderdeel van een inpassingsplan is een goede afwikkeling van het verkeer van en naar de locatie. Dat geldt ook voor de provincie. Verkeerskundig onderzoek heeft aangetoond dat het in het inpassingsplan voorgestelde verkeersplein ter plekke van de IJsselmondse knoop de afwikkeling van het verkeer van en naar Nieuw Reijerwaard mogelijk maakt. Het zorgt voor een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer op de knoop. De exacte vorm wordt in de vervolgfases nader uitgewerkt.

b. Zie beantwoording onder a.

c. De weg is (evenals nu) doodlopend voor autoverkeer. Dit maakt een mogelijkheid om te keren noodzakelijk. Een specifieke voorziening is evenwel ook nu niet aanwezig . Als de weg voldoende breedte heeft om te kunnen keren volstaat dat.

d. Uit de verkeersstudie blijkt geen noodzaak om direct maatregelen te treffen tegen sluipverkeer. Uit de verkeersmodellering blijkt dat het verkeersplein goed functioneert en daarmee is het niet de verwachting dat verkeer vanaf Nieuw Reijerwaard via Ridderkerk naar de snelwegen zal rijden. De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard zal er, onder andere door invoeren van 50 km / uur op de Verbindingsweg, bovendien toe leiden dat er minder verkeer over de Verbindingsweg ter hoogte van de viaduct over de A15/A16 en de Populierenlaan zal rijden. Deze afname betreft hoofdzakelijk bestaand verkeer dat een andere route zal kiezen. De gemeente Ridderkerk zal na de realisatie blijven monitoren of sluipverkeer optreedt en tot hinder leidt. Zo nodig kan de gemeente maatregelen treffen .

e. Op de Verbindingsweg en Voorweg zal een maximum snelheid van 50 km/ uur gelden.

f. Uit de verkeersstudie blijkt geen noodzaak om direct maatregelen te treffen tegen sluipverkeer. Er kan, net als in de huidige situatie, niet gegarandeerd worden dat er geen sluipverkeer zal optreden. Ook voor deze route zal de gemeente Ridderkerk na realisatie monitoren of sluipverkeer optreedt en tot hinder leidt. In dat geval worden maatregelen getroffen. Het treffen van maatregelen tegen sluipverkeer zal voor veel bestemmingsverkeer gevolgen hebben. Als blijkt dat maatregelen nodig zijn, zal een oplossing gekozen worden die zoveel mogelijk sluipverkeer tegengaat en zo min mogelijk belemmeringen oplevert voor bestemmingsverkeer. Een pasjessysteem is als voorbeeld gebruikt in het stedenbouwkundig plan, maar op dit moment niet voorzien.

g. Zie beantwoording onder f. Bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten is in het inpassingsplan gegarandeerd.

h. Om parkeeroverlast door vrachtwagens te voorkomen wordt een centrale parkeervoorziening gerealiseerd. Ook zijn de bouwvlakken binnen het bedrijventerrein zo gesitueerd dat er op de bedrijven zelf voldoende parkeerruimte aanwezig moet zijn. De bedoeling van een centrale parkeervoorziening binnen dit plangebied is om de overlast die momenteel ervaren wordt van vrachtwagens op de Handelsweg op te lossen.

i. Op de bedrijven moet voldoende parkeergelegenheid worden gerealiseerd voor het personeel.

j. Er wordt in het ontwerp rekening gehouden met langzaam verkeer. Verwezen wordt naar de fietspaden en voetpaden als onderdeel van het stedenbouwkundig plan.

k. Zie beantwoording onder j.

l. De bestaande verbindingen blijven bestaan als vrij liggende fietsvoorzieningen. Hiervoor wordt tussen Van der Valk en de 15 een nieuw fietspad gerealiseerd. Daarnaast worden bij het verkeersplein twee ongelijkvloerse kruisingen gemaakt. Bij de uitwerking van de rotondes op de verbindingsweg wordt gewerkt aan verkeerveilige oversteken voor langzaam verkeer.

m. Zie beantwoording onder l.

n. Zie beantwoording onder l.

o. Zie beantwoording onder l.

p. Gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer is een fysieke inrichting als 30 km/uur gebied niet. mogelijk. Het mengen van fiets en vrachtverkeer is een aandachtspunt bij de nadere uitwerking. Zie ook de beantwoording onder e.

q. De genoemde richtlijnen worden als uitgangspunt gebruikt bij het ontwerp.

r. Er is een onderzoek uitgevoerd naar het groepsrisico, waarbij getoetst is op zelfredzaamheid en bereikbaarheid. Dat onderzoek is besproken met en goedgekeurd door de veiligheidsregio. Van belang bij deze goedkeuring is dat bij calamiteiten altijd vluchtroute aanwezig is die ook door hulpdiensten gebruikt kan worden.

s. Een turboverkeersplein is een met stoplichten geregelde turborotonde met fysiek gescheiden rijbanen. Het verkeersplein is zo opgezet dat men voor het oprijden van het plein een voorsorteerstrook kiest, die tot en met het verlaten van het plein gevolgd wordt.

t. Deze film is ter kennisgeving aangenomen. De verkeerseffecten van Nieuw Reijerwaard in Ridderkerk zijn onderzocht. Er blijken geen bijzondere aandachtpunten te ontstaan ten gevolge van de ontwikkeling.

2.8 Geluid

Samenvatting

a. geeft aan dat er sprake moet zijn van geluidabsorberende wanden ter plaatse van de bedrijfshallen (130, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. constateert dat bij de realisatie van het bedrijventerrein Verenambacht er alles aan gedaan is om de geluidsbelasting te beperken. Met de 'doorkruising' van de Rijksstraatweg kan dit teniet worden gedaan (114).

c. verzoekt om aan te geven welke onderbouwing er is aan de conclusie dat er als gevolg van de realisatie van Nieuw Reijerwaard er geen geluidsoverlast zal plaatsvinden (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

d. constateert dat geluidoverlast van Veren Ambacht na 11 jaar nog steeds niet is opgelost. Het is een slecht idee om dan zoiets groots te realiseren (147).

e. constateert dat ter plaatse van de IJsselmondse Knoop geen geluidswerende maatregelen worden genomen. De bewoners aan de Rijksstraatweg ondervinden een grote toename van geluidsoverlast (130).

f. vraagt om alleen moderne vrachtwagens die kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet voor koelmotoren toe te staan (ivm tegengaan geluidsoverlast (130, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

g. verzoekt tot het aanleggen van een geluidswerende aarden wal tussen het laatste huis op Rijksstraatweg en de Verbindingsweg (189).

h. vraagt wat de betekenis is van hogere categorieën bedrijven (zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) dan bedrijven in de milieucategorie 3.1 en 3.2 (75, 102, 107, 134).

i. verwacht toename van de geluidsbelasting en het niet halen van de geluidsnormen (144, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

j. verzoekt om aan te geven wat een acceptabel niveau van geluidbelasting op de woningen aan de Rijksstraatweg is (190).

Beantwoording

a. Omdat dergelijke maatregelen niet kunnen worden geregeld in het inpassingsplan, de exacte locatie van de uiteindelijke bedrijven nog niet bekend is en omdat de bedrijven meer afschermende dan reflecterende werking hebben, zijn deze (worst-case) niet in het onderzoek opgenomen als fysiek object, maar alleen als geluidbron. Aan de zijde van de Rijksstraatweg ligt bovendien een aarden wal die verkeersgeluid absorbeert.

b. Akoestische effecten van de doorkruising zijn onderzocht. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig om aan de wetgeving voor geluid te voldoen.

c. Het inpassingsplan voldoet aan de wetgeving met betrekking tot geluid.

d. Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Met onderzoek is aangetoond dat Nieuw Reijerwaard voldoet aan de wetgeving met betrekking tot geluid.

e. In verband met de hoge geluidbelastingen aan de IJsselmondse knoop worden als maatregel enkele woningen geamoveerd. Er wordt hiermee voldaan aan de wetgeving met betrekking tot geluid.

f. Dit is geen punt voor het inpassingsplan. Deze opmerkingen worden doorgegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard.

g. zie beantwoording onder e.

h. Het inpassingsplan staat naast categorie 3 bedrijven ook categorie 4 bedrijven toe. Nieuw Reijerwaard is geen geluidgezoneerd industrieterrein conform de Wet geluidhinder. Grote lawaaimakers kunnen te Nieuw Reijerwaard zodoende niet worden opgericht.

i. De ontwikkeling leidt tot een toename van geluid. Uit toetsing is gebleken dat voldaan wordt aan de wettelijke geluidnormen.

j. De wettelijke voorkeurswaarde voor wegverkeergeluid is 48 dB per weg. De maximale ontheffingswaarde vanwege nieuwe wegen is 63 dB, dit geldt bijvoorbeeld bij de kop van de Rijksstraatweg. De toename van geluid vanwege reconstructie van bestaande wegen mag maximaal 2 dB bedragen, tenzij een hogere waarden procedure doorlopen wordt. Voor cumulatie van verschillende geluidbronnen is geen grenswaarde vastgesteld, maar wordt door het bevoegd gezag beoordeeld of het geluidsniveau acceptabel is.

2.9 Cultuurhistorie en landschap

Samenvatting

a. stelt dat de boomgaard Noldijk wordt bedreigd (1, 102, 107, 129, 190, 192).

b. stelt dat het Dorpskarakter van Ridderkerk verdwijnt door verstedelijking (22).

c. vraagt op welke wijze de boerderij aan de Voorweg ingepast wordt (75, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

d. geeft aan dat het akkerbouwbedrijf aan de Voorweg 2 wegbestemd wordt. Dit betreft een monumentale woning met landbouwschuur. Het monumentale deel blijft behouden. Onduidelijk is het op welke wijze invulling wordt gegeven aan een nieuwe bestemming (109).

e. vraagt hoe ervoor wordt gezorgd dat de monumenten niet worden weggedrukt in het geheel (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

f. constateert dat de Rijksstraatweg is van voor 1100, de polder behoort tot de oudste van het land en er geen oudere dijken zijn. Hier wordt in de plannen overheen gewalst (142).

g. stelt dat de geplande ontsluitingsweg achter het akkerbouwbedrijf aan de Voorweg 2 impact heeft op het wooncomfort en de landelijke ligging van de boerderij. Inspreker stelt dat de situering van de weg niet samengaat met de monumentale boerderij (109).

h. geeft aan dat de boomgaard in het stedenbouwkundig plan een parkachtige inrichting wordt voorzien en geeft aan dat een dergelijke bestemming veel geld zal kosten. Inspreker is bereid in groen te investeren, waarbij op dit perceel ook een uitbreiding van bedrijven wordt gerealiseerd,. Inspreker verzoekt om dit mee te nemen in het studiegebied (120 Wille Donker advocaten).

i. verzoekt tot handhaven van de boomgaard (201).

j. vraagt dit poldergebied met zijn eeuwenoude dijken voor verdere verminking en vervuiling te beschermen, zodat inspreker toch weer met een beetje trots in Rijsoord kan wonen (16).

k. constateert dat De Boerderij Bouwlust wordt losgerukt uit zijn omgeving (1, 102, 107, 129, 190, 192).

Beantwoording

a. Voor de effecten op het terrein 'de Boomgaard' is de derde ontsluiting relevant. Deze was geprojecteerd aan de noordrand van dit braakliggend terrein. Een voorwaarde voor realisatie van deze ontsluiting was dat in dat geval ook invulling gegeven wordt aan de groen-recreatieve functie van de gehele Boomgaard, zoals opgenomen in de gebiedsvisie Deltapoort. De derde ontsluiting maakt geen onderdeel van het uiteindelijke voornemen en het plangebied, waarmee de Boomgaard niet wordt heringericht.

b. Verstedelijking heeft de omgeving van Ridderkerk veranderd. De ontwikkeling Nieuw Reijerwaard ligt op afstand van de oude dorpskern en is daarvan door onder andere snelwegen en flats gescheiden. Een effect van de ontwikkeling op de oude dorpskern is niet te verwachten.

c. In het Inpassingsplan is rekening gehouden met de omgeving (context) van de monumenten en de toekomstige gebruiksmogelijkheden. In het inpassingsplan is rekening gehouden met de inpassing van de boerderij aan de Voorweg als onderdeel van de Groene Wig. Behoud van de monumenten wordt geregeld door voldoende ontwikkelingsperspectief te bieden. Hiervoor worden in het inpassingsplan meerdere gebruiksmogelijkheden voor de boerderij opgenomen.

d. Zie beantwoording onder c.

e. Zie beantwoording onder c. Het monument aan de Kromme weg heeft een prominente plaats bij de entree van Nieuw Reijerwaard. Dit monument wordt momenteel, na een eerdere brand, hersteld als onderdeel van de aanliggende horeca.

f. Het effect van Nieuw Reijerwaard op cultuurhistorische waarden, zoals die beleidsmatig zijn vastgelegd in de cultuurhistorische atlas van de provincie Zuid-Holland, is onderzocht. Er worden geen beschermde waarden aangetast. Door realisatie van de groene wig wordt het lintkarakter van de cultuurhistorisch waardevolle Rijksstraatweg versterkt. Zie verder de beantwoording onder c en e.

g. Het is correct dat de omgeving van deze boerderij verandert. Zie de beantwoording onder c.

h. Zie beantwoording onder a. Er worden geen bedrijfsmatige activiteiten op het perceel toegestaan.

i. Zie beantwoording onder a.

j. Met het opstellen van het stedenbouwkundig plan zijn de verschillende landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken als uitgangspunt genomen.

k. Zie beantwoording onder c.

2.10 Bodem en water

Samenvatting

a. constateert dat de Rijksstraatweg een waterkerende functie heeft en vraagt hoe wordt omgegaan met de inpassing van de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein die de Rijksstraatweg doorkruist (102).

b. vraagt hoe wordt omgegaan met de bestaande riolering (130).

c. vraagt of rekening wordt gehouden met fluctuatie van grondwaterpeil vanwege het plan (130).

Beantwoording

a. Ter plaatse van de kruising met de compartimenteringsdijk wordt een (technische) maatregel getroffen, waardoor de waterkerende functie behouden blijft.

b. Bij de planvorming is rekening gehouden met het bestaande riool door afvoer van de bestaande overstorten van het gemengde rioolstelsel, waarop te handhaven huizen zijn aangesloten, als

bepalende factor van de toekomstige waterhuishouding mee te nemen. Binnen het plangebied zelf wordt een nieuw (verbeterd) gescheiden rioolstelsel aangelegd.

c. Vanwege Nieuw Reijerwaard is geen van peilverandering ten opzichte van de autonome situatie.

2.11 Duurzaamheid

Samenvatting

a. zou graag een milieuzone voor vrachtverkeer zien op het bedrijventerrein (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

b. vraagt waarom duurzaamheidsmaatregelen (vegetatiedaken / zonnecollectoren/ walstroom) niet verplicht worden gesteld (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West)?

c. stelt dat het aspect duurzame ontwikkeling van belang is, omdat het project gelegen is in een dichtbevolkte regio met slechte bereikbaarheid en luchtkwaliteit (S).

Beantwoording

a. Een milieuzone voor vrachtwagens kan niet in het inpassingsplan worden vastgelegd, maar alleen in een verkeersbesluit. Bij de bepaling van de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit is uitgegaan van worst case en geen rekening gehouden met een milieuzone. De ontwikkeling van het bedrijventerrein leidt ook zonder milieuzone niet tot overschrijding van de normstelling voor luchtkwaliteit.

b. Alleen ruimtelijk relevante maatregelen kunnen planologisch-juridisch vastgelegd worden in het Inpassingsplan. Over de genoemde maatregelen worden door de Gemeenschappelijke Regeling bij de uitgifte van de gronden nadere afspraken gemaakt met de vestigende bedrijven.

c. De constatering wordt ter kennisgeving aangenomen.

2.12 Diversen

Samenvatting

a. Stelt dat geluidschermen bij de Seringstraat in Ridderkerk van groot belang zijn voor het welzijn en de gezondheid van de bevolking in Ridderkerk-West (193 Werkgroep lucht en geluid wijkoverleg Ridderkerk West).

b. Stelt dat glastuinbouw wordt verplaatst naar 500 meter verderop (S).

c. Stelt dat Nieuw Reijerwaard nog viezer is geworden dan het Roergebied en men probeert de ongezondste afvoerput van europa te worden (16).

d. verzoekt om de zondagsrust te respecteren (ook 's avonds) (189).

e. stelt dat er geen veiligheidsafstand is weergegeven ter plaatse van de hoge druk aardgasleiding in het plangebied (1, 129, 190, 192).

f. wijst op de ligging van Ridderkerk tussen drukke vaarwegen, rijkswegen en het spooremplacement (13).

g. stelt dat bouwwerkzaamheden, grondboringen en waterberging schade kunnen opleveren aan nabijgelegen woningen (13).

h. stelt dat 50 gezinnen op een strook van 200 meter tussen 150 hectare industrie komen te wonen (142).

i. wijst op een alternatief plan "Het Positief Alternatief Ridderkerk" met een bufferzone langs de Rijksstraatweg van minimaal 250 meter (205 Vereniging polder Nieuw Reijerwaard).

Beantwoording

a. Toetsing op basis van wettelijke eisen toont niet de noodzaak aan om vanwege Nieuw Reijerwaard op deze locatie geluidschermen te realiseren.

b. Het herplaatsen van de glastuinbouw is geen onderdeel van het inpassingsplan.

c. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*
d. *In het inpassingsplan wordt geen onderscheid gemaakt tussen de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein voor de verschillende dagen van de week.*
e. *De hoge druk aardgasleidingen in het plangebied hebben geen 10-6 risicocontour vanwege het plaatsgebonden risico. Een dergelijke contour is zodoende ook niet weergegeven.*
f. *De situatie rondom Ridderkerk is betrokken in de effectbepaling.*
g. *Dat is geen onderdeel van het inpassingsplan. Deze zorgen voor nadelige effecten op de woningen worden doorgegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard.*
h. *Het is correct dat een woonlint tweezijdig door (groene inpassing van) bedrijven begrensd wordt. Hiermee is in de effectbeoordeling rekening gehouden.*
i. *Een alternatief met een bufferzone van 250 meter leidt tot aanzienlijk minder uitgeefbare grond en is daarmee financieel niet haalbaar en geen reëel alternatief.*

3 Procedureel en financieel

3.1 Proces, communicatie en samenwerking

Samenvatting

a. stelt dat de GR te hard van stapel loopt met onder andere de aankoop, terwijl de ontwikkeling nog in de fase van planvorming is (205 Vereniging polder Nieuw Reijerwaard).

b. adviseert ter plaatse te gaan kijken, alvorens een besluit te nemen, zodat tot een verantwoorde keuze gekomen kan worden (138).

c. wenst rechtstreekse communicatie met betrokkenen, omdat er nog veel onduidelijkheden zijn (147).

d. geeft aan dat ervaring leert (onder andere Westland) dat het prima mogelijk is om in de uitvoering van het project omwonenden te betrekken in de energievraag (122 Natuur en Milieu Zuid Holland).

e. verzoekt om aan te geven waarom de voorwaarden gesteld in het amendement van de gemeente Ridderkerk omtrent de plannen voor Nieuw Reijerwaard niet zijn gehonoreerd (198).

f. stelt dat de afspraken zoals opgenomen in het amendement van de gemeente Ridderkerk niet worden nageleefd. Het betreft de waarborging van een kwalitatief goed woon- en leefklimaat in relatie tot de herontwikkeling van Nieuw Reijerwaard (216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322-408).

Beantwoording

a. Deze stelling is kennisgeving aangenomen. GR

b. De bestuurders en adviseurs die betrokken zijn bij het besluit zijn bekend met het plangebied en hebben het plangebied bezocht.

c. Zowel de provincie als de Gemeenschappelijke Regeling hebben rechtstreekse contacten met personen en verenigingen in en rond het plangebied.

d. Deze opmerking wordt meegegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard, die over de uitvoering gaat. Met initiatieven kunt u contact opnemen met de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard. Zie hiervoor de website www.nieuwreijerwaard.eu.

e. Naar overtuiging van de provincie zijn de meeste punten uit het amendement van 9 oktober 2008 in de planvorming en voor zover dit het inpassingsplan betreft gehonoreerd. De overige punten liggen bij de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard.

f. Zie beantwoording onder e.

3.2 Nut, noodzaak en financiële aspecten

Samenvatting

a. plaatst vraagstekens bij het nut en de noodzaak en financiële haalbaarheid van de ontwikkeling en vraagt inzicht in budgettaire kaders en vooruitzichten voor de uitvoering (1, 102, 107, 114, Stichting Oude Kern Rijsoord, 122 Natuur en Milieu Zuid Holland, 129, 192, 144, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. vindt de financiële risico's voor de gemeenten (te) groot bij de realisatie van Nieuw Reijerwaard (147, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

c. verlangt een kosten-baten analyse voor het opkopen van alle woningen tussen de Verbindingsweg en Voorweg (13).

d. verzoekt om eerst de haalbaarheid van het inpassingsplan aan te tonen om daarna het voorontwerp inpassingsplan ter inzage te leggen (150) .

Beantwoording

a. Nut en noodzaak voor het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard is in een eerder stadium onderzocht en aangetoond in opdracht van de rijksoverheid. De locatie is opgenomen in de Crisis- en herstelwet (projectnummer 13). In het inpassingsplan wordt in een paragraaf economische uitvoerbaarheid de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond. Tevens wordt een exploitatieplan vastgesteld.

b. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. De gemeenteraden van Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam hebben een gemeenschappelijke regeling ingericht. De raden hebben daarbij de financiële risico's gewogen en acceptabel geacht.

c. Met uitzondering van woningen aan de kop van de Rijksstraatweg en ter hoogte van de 2e ontsluiting bestaat er geen aanleiding om woningen buiten het bedrijventerrein aan de woonbestemming te onttrekken en aan te kopen.

d. Zie beantwoording onder a.

3.3 (Plan)schade

Samenvatting

a. verwacht een waardedaling van de huizen aan de Rijksstraatweg als gevolg van de planontwikkeling (1, 2, 58, 83, 114, 129, 190, 192, 198, 216 Bewonersvereniging Rijksstraatweg 322- 408).

b. verzoekt om aan te geven op welke wijze de schadeloosstelling plaatsvindt als gevolg van een verslechterde woonomgeving, gezondheidsrisico's e.d. (198).

c. verzoekt om een alternatief te onderzoeken waarbij bewoners worden uitgekocht tegen een reëel bedrag (198).

d. stelt dat huizen onverkoopbaar dreigen te raken (147).

e. vraagt waarom direct betrokkenen geen planschade vergoeding krijgen (147).

Beantwoording

a. Voor eenieder bestaat de mogelijkheid om een planschadeverzoek in te dienen. Een verzoek voor planschade kan worden ingediend binnen vijf jaar nadat het inpassingsplan onherroepelijk is verklaard. Dat is na behandeling door de Raad van State.

b. zie antwoord onder a.

c. Vanuit de regelgeving en wettelijke eisen is geen noodzaak om tot aankoop van meer woningen dan is aangegeven.

d. Zie beantwoording onder a.

e. Zie beantwoording onder a.

3.4 Diversen

Samenvatting

a. stelt dat belangen van bewoners niet erkend worden en ondergeschikt zijn aan grotere belangen (205 Vereniging polder Nieuw Reijerwaard).

b. geeft aan dat handhaving op parkeer(gerelateerde) overlast en criminaliteit te kort schiet en verwacht niet dat meer geld uitgegeven gaat worden om op Nieuw Reijerwaard de veiligheid te handhaven (130).

Beantwoording

a. Bij de vaststelling van het inpassingsplan vindt een afweging van belangen plaats van onder andere de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de bewoners. Deze stelling wordt ter kennisgeving aangenomen.

b. Deze stelling wordt door de provincie ter kennisgeving aangenomen, gezien handhaving een aangelegenheid van de politie is.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het inpassingsplan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard van de provincie Zuid-Holland.

1.2 inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9928.DOSx2011x0000029IP-OW01 met de bijbehorende regels en bijlagen.

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak waarop een aanduiding betrekking heeft.

1.6 achtererfgebied:

erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, op meer dan 1 meter van de voorkant, van het hoofdgebouw.

1.7 afgewerkt bouwterrein:

de gemiddelde hoogte van de gebouwen en andere bouwwerken omringende grond: bij hellende terreinen: het hoogste punt van de gebouwen en andere bouwwerken omringende grond.

1.8 agrologistiek:

bedrijvigheid waarvan de hoofdactiviteit betrekking heeft op (geconditioneerd) opslaan en/of labellen en/of prijzen en/of ompakken en/of distributie van producten afkomstig van bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie en/of agrarische bedrijven.

1.9 agro- en foodgerelateerde bedrijven:

bedrijvigheid waarvan de hoofdactiviteit betrekking heeft op het toevoegen of ontlenen van waarde aan producten, afkomstig van bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie en/of agrarische bedrijven, niet zijnde agrologistiek.

1.10 ander bouwwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.11 ander werk:

een werk, geen bouwwerk zijnde.

1.12 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

1.13 bebouwingsgrens:

de op de kaart, blijkens de daarop voorkomende verklaring, als zodanig aangegeven lijn, die door gebouwen niet mag worden overschreden, behoudens overschrijdingen die krachtens deze regels zijn toegestaan.

1.14 bebouwingspercentage:

een aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bouwperceel c.q. bouwvlak of bestemmingsvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.

1.15 bedrijf:

een onderneming waarbij de bedrijfsactiviteiten gericht zijn op het vervaardigen, bewerken, installeren, inzamelen en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop c.q. levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.16 bedrijfsgebouw:

een gebouw dat dient voor de uitoefening van een of meer bedrijfsactiviteiten.

1.17 bedrijfsvloeroppervlakte:

de totale oppervlakte van de voor bedrijfsuitoefening benodigde bedrijfsruimte, inclusief de verkoopvloeroppervlakte, opslag- en administratieruimten en dergelijke.

1.18 beperkt kwetsbaar object:

een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Staatsblad 2004, nr. 250) een richtwaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden.

1.19 bestaand (in relatie tot bebouwing):

bebouwing aanwezig ten tijde van het terinzagelegging van van het ontwerpinpassingsplan.

1.20 bestaand (in relatie tot gebruik):

gebruik dat bestaat ten tijde van het in werking treden van het inpassingsplan.

1.21 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.22 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.23 bevoegd gezag:

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning.

1.24 be- en verwerking:

het van vorm of samenstelling veranderen van een product en/of het toevoegen van een ander product, hieronder wordt eveneens begrepen diepvriezen, verpakken, sorteren en wassen.

1.25 be- en verwerkende agrologistiek:

bedrijvigheid waarvan de hoofdactiviteit betrekking heeft op be- en verwerkingsactiviteiten van producten afkomstig van bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie en/of agrarische bedrijven in combinatie met distributie. Hieronder wordt niet begrepen bedrijvigheid als bedoeld onder 1.8 "agrologistiek".

1.26 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.27 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.28 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.29 bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel.

1.30 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en andere bouwwerken zijn toegelaten.

1.31 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.32 doeleinden van openbaar nut:

kleinschalige nutsvoorzieningen, zoals transformatorhuisjes en schakelkastjes, ondergrondse lokale leidingen, tele- en datacommunicatieleidingen, riolering, telefooncellen en wachthuisjes, straatvoorzieningen (onder andere voor afvalstoffen).

1.33 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.34 hoofdgebouw:

een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming, gelet op die bestemming het belangrijkst is.

1.35 horecabedrijf:

een bedrijf, gericht op één of meer van de navolgende activiteiten:

- het verstrekken van al dan niet ter plaatse te nuttigen voedsel en/of dranken;
- het exploiteren van zaalaccommodatie;
- het verstrekken van nachtverblijf.

1.36 kwetsbaar object:

object zoals bedoel in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.37 ompakken:

het vervangen van reeds aanwezige consumentenverpakking en/of distributie zonder enige andere handeling aan de consumentenverpakking te verrichten dan labellen of prijzen.

1.38 overkapping:

een ander bouwwerk voorzien van een gesloten dak.

1.39 perceelsgrens:

een grens van een bouwperceel.

1.40 risicovolle inrichting:

een inrichting bij welke ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) een grenswaarde, richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

1.41 hotel:

een accommodatie waarin logies wordt verstrekt en waar eventueel afzonderlijke maaltijden, kleine etenswaren en dranken worden verstrekt aan gasten.

1.42 restaurant:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken;

1.43 seksinrichting:

een voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een (raam)prostitutiebedrijf, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater, een parenclub, een privé-huis of een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.44 Staat van Bedrijfsactiviteiten:

de lijst van bedrijven bevattende basisinformatie voor milieuzonering zoals de lijst is opgenomen in Bijlage 1 deeluitmakende van deze regels.

1.45 verpakken:

toevoegen van een consumentenverpakking aan een product.

1.46 voedings- en genotmiddelenindustrie:

een bedrijfsmatige activiteit die gericht is op vleesverwerking, visverwerking, groente- en fruitverwerking en/of gericht is op het vervaardigen, bewerken of verwerken van plantaardige en dierlijke oliën en vetten, zuivelproducten, meel, diervoeders, suiker, overige voedingsmiddelen/-supplementen, dranken en/of tabak.

1.47 weg:

alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen of paden daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen en zijkanten, alsmede de aan de wegen liggende en als zodanig aangeduide parkeerterreinen.

1.48 Wro:

de Wet ruimtelijke ordening, zoals die luidde ten tijden van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand:

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst zijn.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een ander bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals liftkokers, glazenwasinstallaties, schoorstenen, antennes, collectieve energievoorzieningen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.4 de hoogte van een windturbine:

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

2.5 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.7 het bebouwd oppervlak van een bouwperceel:

de oppervlakte van alle op een bouwperceel gelegen bouwwerken tezamen;

2.8 peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor andere gebouwen en andere bouwwerken: de gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw.

2.9 vloeroppervlakte:

de gebruiksvloeroppervlakte volgens NEN 2580.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een afsluiterschema;
b. ondergrondse en bovengrondse leidingen en toebehoren;
c. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals wegen, paden, parkeervoorzieningen, lichtvoorzieningen, erf- en terreinafscheidingen en groen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Toegestane bouwwerken:

Op de in lid 3.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden opgericht.

3.2.2 Bouwregels:

Voor gebouwen gelden de volgende regels:

a. deze uitsluitend binnen het aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
b. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan met de aanduiding 'maximaal bebouwingspercentage (%)' is aangegeven;
c. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven;

Voor andere bouwwerken gelden de volgende regels:

d. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 3 meter;
e. de bouwhoogte van overige andere bouwwerken mag niet meer bedragen dan 4 meter.

Artikel 4 Bedrijventerrein

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- of verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie in de milieucategorie 3.1 uit de in de bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten alsmede met deze milieucategorieën naar invloed op de omgeving vergelijkbare agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf van categorie 3.1';
b. agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- of verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie in de milieucategorieën 3.1 en 3.2 uit de in de bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten alsmede met deze milieucategorieën naar invloed op de omgeving vergelijkbare agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf van categorie 3.2';
c. agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- of verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie in de milieucategorieën 3.1, 3.2 en 4.1 uit de in de bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten alsmede met deze milieucategorieën naar invloed op de omgeving vergelijkbare agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf van categorie 4.1';
d. agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- of verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie in de milieucategorieën 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2 uit de in de bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten alsmede met deze milieucategorieën naar invloed op de omgeving vergelijkbare agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf van categorie 4.2';
e. aan de hoofdactiviteit ondergeschikte kantoorfuncties tot maximaal 50% van het bedrijfsvloeroppervlak tot een maximum van 3.000 m^2 per bedrijf zoals genoemd onder a. tot en met d.;
f. glastuinbouwbedrijven, uitsluitend op de verdiepingen van de onder a. tot en met d. bedoelde bedrijven;
g. een bedrijfsactiviteit voor de productie van energie uit de vergisting, verbranding en/of vergassing van biomassa, inclusief bijbehorende voorzieningen, in de milieucategorie 3.2 uit de in de bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten;
h. nutsvoorzieningen, waaronder begrepen collectieve energievoorzieningen;
i. verkeersvoorzieningen in de zin van interne ontsluitingswegen met bijbehorende bermen, fietspaden en taluds;
j. geluidwerende voorzieningen;
k. groenvoorzieningen;
l. waterlopen, waterpartijen en waterstaatkundige voorzieningen;
m. (collectieve) parkeervoorzieningen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeren uitgesloten': collectieve parkeervoorzieningen in de vorm van een (openbare) vrachtwagenparkeerplaats niet is toegestaan.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Toegestane bouwwerken

Op de in lid 4.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden opgericht.

4.2.2 Bouwregels

Voor gebouwen gelden de volgende regels:

a. deze uitsluitend binnen het aangegeven bouwvlak worden gebouwd, met uitzondering van het bepaalde in onder i.;
b. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan met de aanduiding 'maximaal bebouwingspercentage (%)' is aangegeven;
c. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven;
d. de afstand van enig punt van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens mag niet minder bedragen dan 5 meter;
e. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' geldt dat vanaf peil tot een hoogte van 8 meter geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies;
f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' mag in afwijking op het bepaalde onder c. de bouwhoogte oplopen tot een hoogte van 20 meter, met dien verstande dat de hoogte niet meer mag bedragen dan 2/5 van de afstand tot de grens met de bestemming 'Groen';
g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' mag in afwijking op het bepaalde onder c. de bouwhoogte oplopen tot een hoogte van 30 meter, met dien verstande dat de hoogte niet meer mag bedragen dan 1/3 van de afstand tot de grens met de bestemming 'Verkeer' danwel met de bestemming 'Water';
h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bebouwing' zijn geen gebouwen toegestaan;
i. gebouwen zijn buiten het bouwvlak toegestaan, mits:
    1. sprake is van representatieve bebouwing in de vorm van bijbehorende kantoorruimten en ondersteunende functies;
    2. sprake is van een overbouwing, waarbij vanaf peil tot een hoogte van 5,5 meter geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies, zoals kolommen, toegangspartijen, trappen, liften en dergelijke;
    3. de oppervlakte van de ondersteuningsconstructies niet meer bedraagt dan 75 m^2;
    4. de afstand van de bebouwing tot de voorste perceelsgrens niet minder bedraagt dan 10 meter;
    5. de afstand van de bebouwing tot de zijdelingse perceelsgrens niet minder bedraagt dan 10 meter, met uitzondering van percelen op de hoeken van het bouwvlak waar de overbouwing tot aan (het verlengde van) het bouwvlak mag worden gebouwd;

Voor andere bouwwerken, niet zijnde windturbines, gelden de volgende regels:

j. de bouwhoogte van terrein- en erfafscheidingen mag vóór de voorgevelrooilijn niet meer bedragen dan 3 meter en elders niet meer dan 8 meter;
k. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan 6 meter;
l. de bouwhoogte van de overige andere bouwwerken mag niet meer bedragen dan 40 meter.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van een omgevingsvergunning nadere eisen stellen aan de situering en afmetingen van de toegelaten bebouwing, een en ander ten behoeve van:

a. de verkeersveiligheid;
b. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
c. de sociale veiligheid;
d. de externe veiligheid in relatie tot omgevingsvergunningen voor een ammoniakkoelinstallatie binnen 180 meter van een windturbine.

4.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 4.2.2 onder h. teneinde gebouwen toe te staan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bebouwing' indien aan beide zijden van de bedoelde aanduiding de gronden volledig worden bebouwd.

4.5 Specifieke gebruiksregels

4.5.1 Gebruik

Parkeren, laad- en losplaatsen, dienen plaats te vinden op eigen terrein en/of op (een) door bedrijven gezamenlijk ingericht(e) parkeerterrein(en). Voor het bepalen van de parkeernorm wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen van het CROW (publicatie 182 "Parkeerkencijfers-Basis voor parkeernormering, 3e gewijzigde druk, september 2008).

4.5.2 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van gronden en opstallen voor de uitoefening van een risicovolle inrichting, met uitzondering van koelinstallaties (ammoniakopslag), met dien verstande dat de 10^{-6}-contour voor het plaatsgebonden risico is gelegen binnen de grens van die Bevi-inrichting, dan wel binnen aangrenzende gronden met een groen- of verkeersbestemming;
b. het gebruik van gronden en opstallen voor een Wet geluidhinder-inrichting;
c. het gebruik van gronden en opstallen voor de uitoefening van enige tak van detailhandelsdoeleinden, met uitzondering van de verkoop in het klein als niet zelfstandig onderdeel van het betreffende bedrijf, mits dit beperkt blijft tot op het eigen bedrijf geproduceerde of bewerkte producten, met dien verstande dat het verkoopvloeroppervlak maximaal 100 m² mag bedragen;
d. het gebruik van gronden en opstallen voor horeca, behoudens ondergeschikte kantine-activiteiten;
e. het inrichten van de gronden in afwijking van de aangegeven dwarsprofielen.

4.5.3 Afwijken van gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

a. lid 4.1 onder a. tot en met d. teneinde agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie toe te staan die één categorie hoger zijn dan de reeds toegelaten milieucategorie bedrijven, onder de volgende voorwaarden:
    1. het verblijfsklimaat wordt niet onevenredig aangetast;
    2. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en de belangen van derden mogen niet onevenredig worden geschaad;

3. bedrijven in de milieucategorieën 5.2 en 6 zijn niet toegestaan;
4. er treedt geen strijdigheid op met de specifieke gebruiksregels opgenomen in lid 4.5.2;

b. lid 4.1 onder a. tot en met d. teneinde agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie toe te staan die één categorie lager zijn dan de reeds toegelaten milieucategorie bedrijven, onder de volgende voorwaarden:
   1. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en de belangen van derden mogen niet onevenredig worden geschaad;
   2. er treedt geen strijdigheid optreedt met de specifieke gebruiksregels opgenomen in lid 4.5.2;

c. lid 4.1 teneinde toe te staan:
   1. kennis-, informatie- en onderzoeksinstellingen, laboratoria en een bedrijfsverzamelgebouw, mits deze ten dienste staan van de agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie, bedrijven op het gebied van be- en verwerkende agrologistiek en de agrarische sector;
   2. serviceverlenende bedrijven gelieerd aan de binnen het plangebied gevestigde bedrijven;
   3. een restaurant;

   onder de volgende voorwaarden:
   - deze bedrijven vormen geen beperking voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de overige bedrijven in het plangebied;
   - er bestaan geen bezwaren vanuit het aspect externe veiligheid;
   - het bruto vloeroppervlak per restaurant bedraagt niet meer dan 1.000 m^2;

d. lid 4.5.2 onder e. teneinde af te kunnen wijken van de aangegeven dwarsprofielen, indien:
   1. en voor zover uit overleg met de wegbeheerder blijkt dat daartegen uit hoofde van het wegbeheer, de verkeersveiligheid daaronder begrepen, geen bezwaar bestaat, en;
   2. indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan het bepaalde in de Wet geluidhinder.

Artikel 5 Gemengd

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een woning;
b. bedrijfsmatige activiteiten in de milieucategorie 1 en 2 uit de in de bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten;
c. maatschappelijke voorzieningen;
d. recreatieve voorzieningen;
e. horecavoorzieningen;

alsmede voor:

f. ter plaatse van de aanduiding 'cultuurhistorische waarden': ter bescherming en behoud van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing;
g. parkeervoorzieningen;
h. groenvoorzieningen;
i. waterlopen, waterpartijen en waterstaatkundige voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Toegestane bouwwerken

Op de in lid 5.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

5.2.2 Bouwregels

Voor gebouwen gelden de volgende regels:

a. de goothoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale goothoogte (m)' is aangegeven;
b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven;
c. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan met de aanduiding 'maximaal bebouwingspercentage (%) is aangegeven;

Voor andere bouwwerken gelden de volgende regels:

d. de bouwhoogte van andere bouwwerken, waaronder terrein- en erfafscheidingen, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

Artikel 6 Groen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. waterlopen, waterpartijen en waterstaatkundige voorzieningen;
c. verkeersvoorzieningen in de vorm van wandel- en fietspaden;
d. extensief recreatief medegebruik;

alsmede voor:

e. ter plaatse van de aanduiding 'water': voor hoofdwatergangen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Toegestane bouwwerken

Op de in lid 6.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

6.2.2 Bouwregels

De bouwhoogte van in lid 6.2.1 bedoelde bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3 meter.

Artikel 7 Horeca

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Horeca' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een hotel- annex horecabedrijf met de daarbij behorende voorzieningen;

alsmede voor:

b. (ontsluitings)wegen en andere verhardingen;
c. ter plaatse van de aanduiding 'cultuurhistorische waarden': ter bescherming en behoud van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing;
d. parkeervoorzieningen;
e. groenvoorzieningen;
f. waterlopen, waterpartijen en waterstaatkundige voorzieningen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Toegestane bouwwerken

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

7.2.2 Bouwregels

Voor gebouwen gelden de volgende regels:

a. gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven;
c. het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan met de aanduiding 'maximaal bebouwingspercentage (%) is aangegeven;
d. één parkeerdek mag worden gebouwd met een maximale oppervlakte van 4.500 m^2 en een maximale hoogte van 6 meter.

Voor andere bouwwerken gelden de volgende regels:

e. de bouwhoogte van andere bouwwerken, waaronder terrein- en erfafscheidingen, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
f. één reclame-uiting is toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 meter bovenop de geldende bouwhoogte van de gebouwen.

Artikel 8 Verkeer

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeersdoeleinden in de vorm van hoofdverbindingen met de daarbij behorende voorzieningen voor het langzaam verkeer en de ten behoeve van de verkeersdoeleinden benodigde bouwwerken en andere voorzieningen;
b. geluidwerende voorzieningen;
c. (collectieve) parkeervoorzieningen;
d. groenvoorzieningen;
e. waterlopen, waterpartijen en waterstaatkundige voorzieningen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Toegestane bouwwerken:

Op de in lid 8.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

8.2.2 Bouwregels

De bouwhoogte van de in lid 8.1 bedoelde bouwwerken, anders dan ten behoeve van de verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en vervoer te water mag niet meer bedragen dan 5 meter, met dien verstande dat de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen niet meer mag bedragen dan 6 meter.

8.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het inrichten van de gronden in afwijking van de aangegeven dwarsprofielen.

8.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 8.3 en toestaan dat van de aangegeven dwarsprofielen wordt afgeweken:

a. indien en voor zover uit overleg met de wegbeheerder blijkt dat daartegen uit hoofde van het wegbeheer, de verkeersveiligheid daaronder begrepen, geen bezwaar bestaat;
b. indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan het bepaalde in de Wet geluidhinder.

Artikel 9 Water

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. water en waterstaatkundige voorzieningen;
b. bermen, groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren;

alsmede voor:

c. ter plaatse van de aanduiding 'brug': een brug voor het langzaam verkeer;
d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overhangende bouwdelen': overhangende bouwdelen (inclusief ondersteunende bouwconstructies) van de op de aangrenzende bestemming 'Bedrijventerrein' toegestane gebouwen.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Toegestane bouwwerken

Op de in lid 9.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd, waaronder begrepen:

a. waterstaatkundige voorzieningen, zoals peilregulerende kunstwerken;
b. andere bouwwerken ten dienste van kruisende verkeersbestemmingen, zoals bruggen en duikers;
c. ter plaatse van de aanduiding 'brug': een brug;
d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overhangende bouwdelen': gebouwen.

9.2.2 Bouwregels

Voor andere bouwwerken gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van andere bouwwerken, waaronder waterstaatkundige voorzieningen en bruggen, mag niet meer bedragen dan 5 meter.

Voor gebouwen gelden de volgende regels:

b. gebouwen uitsluitend zijn toegestaan in de vorm van overhangende bouwdelen;
c. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 20 meter, met dien verstande dat de hoogte van de bebouwingvrije ruimte onder de overhangende bouwdelen niet minder mag bedragen dan 8 meter (met uitzondering van ondersteunende bouwcontructies);
d. het bebouwingspercentage van het aanduidingsvlak mag niet meer bedragen dan 30.

Artikel 10 Leiding - Gas

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor aanleg en instandhouding, het gebruik en het onderhoud van een gasleiding.

10.2 Bouwregels

Op de in lid 10.1 bedoelde gronden zijn geen bouwwerken toegestaan, anders dan ten behoeve van het bepaalde in lid 10.1, behoudens bestaande bouwwerken.

10.3 Afwijken van de bouwregels

a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 10.2, voor het toestaan van bouwwerken, in overeenstemming met de bouwregels van de andere, voor die gronden aangewezen bestemmingen.
b. De bouwwerken als bedoeld onder a. zijn slechts toelaatbaar indien door die bouwwerken dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige aantasting van de in lid 10.1 genoemde doeleinden ontstaat.
c. Alvorens af te wijken vraagt het bevoegd gezag advies aan de beheerder van de gasleiding.

10.4 Specifieke gebruiksregels

Binnen de bestemming zijn geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten toegestaan, behoudens bestaande objecten.

10.5 Afwijken van de gebruiksregels

a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid 10.4, voor het toestaan van een beperkt kwetsbaar object, mits de noodzaak van de aanwezigheid van een beperkt kwetsbaar object binnen de contour van het plaatsgebonden risico gemotiveerd kan worden, alsmede een verantwoording wordt gegeven van het groepsrisico.
b. Alvorens af te wijken vraagt het bevoegd gezag advies aan de beheerder van de gasleiding.

10.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden op of in de in deze bestemming bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden van bevoegd gezag de navolgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
    1. het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe ook wordt gerekend het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, aanleggen van een drainage, ontginnen en het ophogen van gronden;
    2. het aanbrengen van drainages of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
    3. het uitvoeren van werkzaamheden met als gevolg verlaging van de grondwaterstand;
    4. het aanbrengen/rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;
    5. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;

6. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
7. het permanent opslaan van goederen;
8. het aanleggen, vergraven, verruimten of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

b. Het onder a. vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden die:
   1. het normale onderhoud en beheer betreffen;
   2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt;
   3. mogen worden uitgevoerd op grond van een reeds verleende vergunning.

c. Alvorens omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden te verlenen vragen Burgemeester en wethouders advies aan de beheerder van de gasleiding.

Artikel 11 Leiding - Water

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor aanleg en instandhouding, het gebruik en het onderhoud van een waterleiding.

11.2 Bouwregels

Op de in lid 11.1 bedoelde gronden zijn geen bouwwerken toegestaan, anders dan ten behoeve van het bepaalde in lid 11.1, behoudens bestaande bouwwerken.

11.3 Afwijken van de bouwregels

a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 11.2, voor het toestaan van bouwwerken, in overeenstemming met de bouwregels van de andere, voor die gronden aangewezen bestemmingen.
b. De bouwwerken als bedoeld onder a. zijn slechts toelaatbaar indien door die bouwwerken dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige aantasting van de in lid 11.1 genoemde doeleinden ontstaat.
c. Alvorens af te wijken vragen Burgemeester en wethouders advies aan de beheerder van de gasleiding.

11.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden op of in de in deze bestemming bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden van bevoegd gezag de navolgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
    1. het aanbrengen van diepwortelende beplanting of bomen;
    2. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze ingraven dan wel indrijven van voorwerpen;
    3. het uitvoeren van grondwerkzaamheden;
    4. het aanbrengen van oppervlakteverharding.
b. Het onder a. vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden die:
    1. het normale onderhoud en beheer betreffen;
    2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt;
    3. mogen worden uitgevoerd op grond van een reeds verleende vergunning.
c. Alvorens omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden te verlenen vragen Burgemeester en wethouders advies aan de beheerder van de waterleiding.

Artikel 12 Waarde - Archeologie

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en-of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

12.2 Bouwregels

Ter plaatse van de in deze bestemming bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de bestemming, en voorts met inachtneming van de regel dat bouwwerken, anders dan ten behoeve van uit te voeren archeologisch onderzoek volgens de normen van de archeologische beroepsgroep, niet zijn toegestaan.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2 met inachtneming van de volgende regels:

a. Omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor bouwwerken, in overeenstemming met de bouwregels van de andere, voor die gronden aangewezen bestemmingen.
b. De bouwwerken als bedoeld onder a. zijn slechts toelaatbaar indien door die bouwwerken dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige aantasting van de in lid 12.1 genoemde doeleinden ontstaat.
c. Burgemeester en wethouders kunnen, ter beoordeling van het bepaalde onder b., de aanvrager van de afwijking verplichten een onderzoeksrapportage te overleggen waarin wordt aangetoond dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt.

12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden op of in de in deze bestemming bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de navolgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
    1. het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe in elk geval wordt gerekend het afgegraven, ontginnen, woelen, mengen en diepploegen alsmede het aanbrengen van drainages of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur, indien en voor zover de bedoelde grondwerkzaamheden worden uitgevoerd op een diepte beneden maaiveld vanaf 0,5 meter;
    2. het ophogen van gronden met meer dan 30 cm;
    3. het uitvoeren van werkzaamheden met als gevolg verlaging van de grondwaterstand;
b. het onder a vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden die:
    1. het normale onderhoud en beheer betreffen;
    2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt;
    3. mogen worden uitgevoerd op grond van een reeds verleende vergunning.

Artikel 13 Waterstaat - Waterkering

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkering met de daarbij behorende bouwwerken en andere werken.

13.2 Bouwregels

Op de in lid 13.1 bedoelde gronden mogen:

a. uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat de hoogte van andere bouwwerken niet meer mag bedragen dan 3 meter;
b. geen andere bouwwerken ten dienste van de andere daar voorkomende bestemmingen worden gebouwd.

13.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 13.2 onder b. ten behoeve van de bouw van bouwwerken ten dienste van de andere daar voorkomende bestemmingen, mits:

a. de waterstaatsbelangen dit toelaten;
b. advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de waterkering alvorens de omgevingsvergunning wordt verleend.

13.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

13.4.1 Verbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van Burgemeester en wethouders binnen de in lid 13.1 bedoelde bestemming de navolgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren:

a. het aanbrengen van diepwortelende beplanting of bomen;
b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze ingraven dan wel indrijven van voorwerpen;
c. het uitvoeren van grondwerkzaamheden;
d. het aanbrengen van oppervlakteverharding.

13.4.2 Uitzondering op verbod

Het bepaalde in lid 13.4.1 is niet van toepassing op het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

a. in het kader van het onderhoud of beheer van de waterkering;
b. van geringe omvang of gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van de waterkering;
c. van niet ingrijpende betekenis.

13.4.3 Voorwaarden op omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt slechts verleend indien door de werken en werkzaamheden geen schade kan ontstaan aan de waterkering.

13.4.4 Advies

In het kader van de beoordeling van een aanvraag om omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt door Burgemeester en wethouders schriftelijk advies ingewonnen bij de waterbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Antidubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 15 Algemene bouwregels

15.1 Ondergronds bouwen

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, geen beperkingen.

15.2 Ondergeschikte bouwdelen

Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als liftkokers, glazenwasinstallaties, schoorstenen, antennes, collectieve energievoorzieningen, ventilatiekanalen, luifels, uitbouwen, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 10 meter bedraagt.

15.3 Parkeernormen

Bij het oprichten van gebouwen of het veranderen in gebruik dient de inrichting van elk perceel zodanig te zijn dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren als het eventueel laden en lossen op eigen terrein te kunnen afwikkelen. Op eigen terrein dient voorzien te zijn in voldoende parkeeraccommodatie, inclusief parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen van het CROW (publicatie 182 "Parkeerkencijfers-Basis voor parkeernormering, 3e gewijzigde druk, september 2008).

15.4 Vrijwaringszone - weg

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - weg' is het niet toegestaan om te bouwen, met uitzondering van ontwikkelingen ten behoeve van de infrastructurele voorziening.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, met uitzondering van de hoogtematen van gebouwen anders dan bepaald in artikel 16 onder f.;
b. de bestemmingsregels en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het bouwen teneinde een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen toe te staan dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
d. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van andere bouwwerken en toestaan dat de hoogte van andere bouwwerken wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
e. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van andere bouwwerken en toestaan dat de hoogte van andere bouwwerken ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
f. het bepaalde ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen en toestaan dat de (bouw)hoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen wordt vergroot, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:
    1. de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 100 m^2 bedraagt;
    2. de hoogte niet meer dan 1,25 maal de maximale (bouw)hoogte van het betreffende gebouw bedraagt;

mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de woonsituatie;
- de milieusituatie;
- de verkeersveiligheid;
- de sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden;

van de aangrenzende gronden.

Artikel 17 Algemene wijzigingsregels

17.1 Algemene wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

a. het oprichten van gebouwen ten dienste van (openbare) nutsvoorzieningen met een bovengrondse inhoud van ten hoogste 150 m^3 en een goothoogte van ten hoogste 4 meter, zulks voor zover deze op grond van het bepaalde in artikel 16 (Algemene afwijkingsregels) niet kunnen worden gebouwd;
b. een afwijking ten aanzien van de voorgeschreven bouwhoogtescheidingslijnen, bouwhoogte van andere bouwwerken, grondoppervlakte van bebouwing, onderlinge afstand tussen gebouwen, afstand tot perceelsgrenzen en overige aanduidingen, eventueel met een overschrijding van de bouwgrenzen, mits deze afwijkingen niet meer bedraagt dan 10% van de in het plan voorgeschreven maten, afstanden, oppervlakten en percentages;
c. een vanuit het oogpunt van doelmatig gebruik noodzakelijke afwijking ten aanzien van de voorgeschreven, bouwhoogtescheidingslijnen, bouwhoogte van andere bouwwerken, grondoppervlakte van bebouwing, onderlinge afstand tussen gebouwen, afstand tot perceelsgrenzen en overige aanwijzingen, maten en afstanden, eventueel met een overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens, mits deze afwijkingen meer bedragen dan 10% maar minder dan 20% van de in het plan voorgeschreven maten, afstanden, oppervlakten en percentages.

17.2 Wijziging bedrijventerrein

Gedeputeerde Staten zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd het plan te wijzigen teneinde in de bestemming 'Bedrijventerrein' andersoortige bedrijven toe te staan anders dan genoemd in artikel 4.1 onder a. tot en met d..

17.3 Wijziging bedrijventerrein - horeca

Burgemeester en wethouders zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd het plan te wijzigen teneinde de bestemming 'Bedrijventerrein' ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 1' te wijzigen in de bestemming 'Horeca', met dien verstande dat:

a. de bouwregels niet wijzigen ten opzichte van de bestemming 'Bedrijventerrein';
b. voorzien dient te worden in een tweede (calamiteiten)ontsluiting;
c. bij de onderbouwing van de wijzigingsbevoegdheid de verantwoording van het groepsrisico wordt ingevuld conform artikel 13 van het Bevi.

17.4 Wijziging bedrijventerrein - windturbine

Gedeputeerde Staten zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd het plan te wijzigen teneinde ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 2' de gronden te wijzigen om een activiteit voor de productie van energie uit wind, inclusief bijbehorende voorzieningen mogelijk te maken en de aanduiding 'windturbine' op te nemen, met dien verstande dat:

a. maximaal drie windturbines mogen worden opgericht;
b. de ashoogte van een windturbine niet meer mag bedragen dan 100 meter;
c. de rotordiameter van een windturbine niet meer mag bedragen dan 100 meter;
d. de afstand van een windturbine tot geluidgevoelige objecten minimaal vier maal de ashoogte van de windturbine bedraagt;
e. de contour van het plaatsgebonden risico (10^{-5}) van een windturbine niet buiten de

aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 2' mag liggen;

f. binnen de contour van het plaatsgebonden risico (10^{-5}) rondom een windturbine geen gebouwen zijn toegestaan; hiervoor dient de aanduiding 'veiligheidszone - windturbine' opgenomen te worden.

17.5 Wijziging - bouwen boven verkeer

Burgemeester en wethouders zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd het plan te wijzigen teneinde bebouwing ten behoeve van logistieke verbindingen/ ontsluitingen toe te staan boven de bestemming 'Verkeer', met dien verstande dat geen bebouwing is toegestaan vanaf peil tot een hoogte van 8 meter, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies.

17.6 Wijziging - archeologie

Burgemeester en wethouders zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd de grens van de bestemming 'Waarde - Archeologie' te wijzigen indien en voor zover op basis van archeologisch onderzoek, dat voldoet aan de normen van de archeologische beroepsgroep, geen archeologische waarden zijn vastgesteld.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

18.2 Afwijking

Gedeputeerde Staten kunnen eenmalig bij omgevingsvergunning afwijken van lid 18.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 18.1 met maximaal 10%.

18.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 18.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder omgevingvergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.4 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

18.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 18.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

18.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 18.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

18.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 18.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende inpassingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 19 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het inpassingsplanBedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

Bijlagen

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS							CATEGORIE
	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR			GROOTSTE AFSTAND	
10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN								
101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:								
101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100 C	50 R			100 D	3.2
101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100 C	50 R			300	4.2
101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	100	0	100 C	50 R			100	3.2
101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	50	0	50 C	30			50	3.1
101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	30	0	50	10			50	3.1
101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50	10			50	3.1
108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	50	0	50	10			50	3.1
102	0	Visverwerkingsbedrijven:								
102	2	- conserveren	200	0	100 C	30			200	4.1
102	3	- roken	300	0	50 C	0			300	4.2
102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m²	300	10	50 C	30			300 D	4.2
102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m²	100	10	50	30			100	3.2
102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²	50	10	30	10			50	3.1
1031	0	Aardappelprodukten fabrieken:								
1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200 C	50 R			300	4.2
1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	50	10	50	50 R			50	3.1
1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:								
1032, 1039	1	- jam	50	10	100 C	10			100	3.2
1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100 C	10			100	3.2
1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100 C	10			100	3.2
1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200 C	30			300	4.2
1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100 C	10			300	4.2
104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:								
104101	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100 C	30 R			200	4.1
104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300 C Z	50 R			300	4.2
104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:								
104102	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100 C	100 R			200	4.1
104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300 C Z	200 R			300	4.2
1042	0	Margarinefabrieken:								
1042	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200 C	30 R			200	4.1
1042	2	- p.c. >= 250.000 t/j	200	10	300 C Z	50 R			300	4.2
1052	0	Zuivelprodukten fabrieken:								
1051	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100 C	50 R			100	3.2
1051	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300 C Z	50 R			300	4.2
1051	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300 C	50 R			300	4.2
1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	50	0	100 C	50 R			100	3.2
1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30	0			30	2
1061	0	Meelfabrieken:								
1061	1	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300 C Z	100 R			300	4.2
1061	2	- p.c. < 500 t/u	100	50	200 C	50 R			200	4.1
1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200 C	50			200 D	4.1
1062	0	Zetmeelfabrieken:								
1062	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200 C	30 R			200	4.1
1062	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300 C Z	50 R			300	4.2
1091	0	Veevoerfabrieken:								
1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	300	100	200 C	30			300	4.2
1091	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200 C	30			200	4.1
1091	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300 C Z	50 R			300	4.2
1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200 C	30			200	4.1
1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:								
1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30 C	10			30	2
1071	2	- v.c. >= 7500 kg meel/week	100	30	100 C	30			100	3.2
1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100 C	30			100	3.2
1081	0	Suikerfabrieken:								
10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:								
10821	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	100	30	50	30			100	3.2
10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50	30 R			300	4.2
10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	100	30	50	30 R			100	3.2
1073		Deegwarenfabrieken	50	30	10	10			50	3.1
1083	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:								
1083	2	- theepakkerijen	100	10	30	10			100	3.2
108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50	10			200	4.1
1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50	30			200 D	4.1
1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50	50 R			200	4.1
1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:								
1089	1	- zonder poederdrogen	100	10	50	10			100	3.2
1089	2	- met poederdrogen	300	50	50	50 R			300	4.2
1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50	30			200	4.1
110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200 C	30			300	4.2
110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:								

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS							
	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR			GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
110102	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200 C	30 R			200	4.1
110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300 C	50 R			300	4.2
1105		Bierbrouwerijen	300	30	100 C	50 R			300	4.2
1106		Mouterijen	300	50	100 C	30			300	4.2
1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100	50 R			100	3.2
12	-									
12	-	VERWERKING VAN TABAK								
120		Tabakverwerkende industrie	200	30	50 C	30			200	4.1
13	-									
13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL								
131		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100	30			100	3.2
132	0	Weven van textiel:								
132	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100	0			100	3.2
132	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300 Z	50			300	4.2
133		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50	10			50	3.1
139		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50	10			50	3.1
1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200	10			200	4.1
139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50	10			50	3.1
14	-									
14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT								
141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50	0			50	3.1
142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10	10			50	3.1
15	-									
15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)								
151, 152		Lederfabrieken	300	30	100	10			300	4.2
151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30	10			50 D	3.1
152		Schoenenfabrieken	50	10	50	10			50	3.1
16	-									
16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.								
16101		Houtzagerijen	0	50	100	50 R			100	3.2
16102	0	Houtconserveringsbedrijven:								
16102	1	- met creosootolie	200	30	50	10			200	4.1
16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50	10			50	3.1
1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100	10			100	3.2
162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100	0			100	3.2
162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	30	50	0			50	3.1
17	-									
17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN								
1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200 C	50 R			200	4.1
1712	0	Papier- en kartonfabrieken:								
1712	1	- p.c. < 3 t/u	50	30	50 C	30 R			50	3.1
1712	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200 C Z	50 R			200	4.1
1712	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300 C Z	100 R			300	4.2
172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100 C	30 R			100	3.2
17212	0	Golfkartonfabrieken:								
17212	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100 C	30 R			100	3.2
17212	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200 C Z	30 R			200	4.1
58	-									
58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA								
1811		Drukkerijen van dagbladen	30	0	100 C	10			100	3.2
1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100	10			100	3.2
19	-									
19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN								
19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500 C Z	1500 R			1500	6
19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100	30 R			100	3.2
19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100	50 R			300	4.2
19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	300	0	200	50 R			300 D	4.2
201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100	1500			1500 D	6
20	-									
20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN								
2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:								
2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200 C	200 R			200 D	4.1
2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:								
2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300 C	300 R			300 D	4.2
20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:								
20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200 C	300 R			300 D	4.2
20141	B0	Methanolfabrieken:								
20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200 C	100 R			200	4.1
20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300 C Z	200 R			300	4.2
20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):								
20149	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200 C	100 R			300	4.2
202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:								
203		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200 C	300 R			300 D	4.2
2120	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:								

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS							CATEGORIE
	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR			GROOTSTE AFSTAND	
2110	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200 C	300 R			300	4.2
2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:								
2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50	50 R			50	3.1
2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200 C	100 R			300	4.2
2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50 C	50 R			300	4.2
2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:								
2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100	50			100	3.2
205902		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100	50 R			100	3.2
205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50	50 R			50	3.1
205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100 C	200 R			200 D	4.1
2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300 C	200 R			300	4.2
22	-									
22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF								
221101		Rubberbandenfabrieken	300	50	300 C	100 R			300	4.2
221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:								
221102	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30	30			50	3.1
221102	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100	50 R			200	4.1
2219		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50	50 R			100 D	3.2
222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:								
222	1	- zonder fenolharsen	200	50	100	100 R			200	4.1
222	2	- met fenolharsen	300	50	100	200 R			300	4.2
222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	50	30	50	30			50	3.1
23	-									
23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN								
231	0	Glasfabrieken:								
231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100	30			100	3.2
231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300 C Z	50 R			300	4.2
231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	300	100	100	30			300	4.2
231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50	10			50	3.1
232, 234	0	Aardewerkfabrieken:								
232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100	30			100	3.2
233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200	30			200	4.1
233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200	100 R			200	4.1
2351	0	Cementfabrieken:								
235201	0	Kalkfabrieken:								
235201	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200	30 R			200	4.1
235202	0	Gipsfabrieken:								
235202	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200	30 R			200	4.1
23611	0	Betonwarenfabrieken:								
23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200	30			200	4.1
23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	10	100	300	30			300	4.2
23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:								
23612	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	50	100	30			100	3.2
23612	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	200	300 Z	30			300	4.2
2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100	30			100	3.2
2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:								
2363, 2364	1	- p.c. < 100 t/u	10	50	100	10			100	3.2
2363, 2364	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300 Z	10			300	4.2
2365, 2369	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:								
2365, 2369	1	- p.c. < 100 t/d	10	50	100	50 R			100	3.2
2365, 2369	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300 Z	200 R			300	4.2
237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:								
237	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	10	30	100	0			100 D	3.2
237	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	10	30	50	0			50	3.1
237	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300	10			300	4.2
2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50	10			50 D	3.1
2399	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:								
2399	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100	30			300	4.2
2399	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):								
2399	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300 C Z	30			300	4.2
2399	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100 C	50			200	4.1
2399	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	50	100	50			100 D	3.2
2399	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	100	50	200	30			200	4.1
2399	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300 Z	50			300	4.2
24	-									
24	-	VERVAARDIGING VAN METALEN								
241	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:								
241	2	- p.c. >= 1.000 t/j	1500	1000	1500 C Z	300 R			1500	6
241	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:								
243	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:								
243	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300	30			300	4.2
244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:								
244	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300	30 R			300	4.2
244	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:								

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						CATEGORIE
	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND	
2451, 2452	0	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:							
2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300 C	30 R		300	4.2
2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:							
2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300 C	30 R		300	4.2
25	-								
25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)							
251, 331	0	Constructiewerkplaatsen:							
251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100	30		100	3.2
251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50	10		50	3.1
251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200	30		200	4.1
251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300 Z	30		300	4.2
2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:							
2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300	30 R		300	4.2
2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200	30		200	4.1
255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200	30		200	4.1
255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100	30		100 D	3.2
255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	30	30	50	10		50 D	3.1
2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:							
2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100	50		100	3.2
2561, 3311	10	- stralen	30	200	200	30		200 D	4.1
2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100	50		100 D	3.2
2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100	50 R		100 D	3.2
2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100	30 R		100 D	3.2
2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100	50		100	3.2
2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100	50		100	3.2
2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100	30		100	3.2
2561,3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100	30		100	3.2
2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100	30		100	3.2
2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100	50 R		100	3.2
2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100	50		100	3.2
2562, 3311	1	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100	30		100 D	3.2
2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	10	30	50	10		50 D	3.1
259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:							
259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200	30		200	4.1
259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100	30		100	3.2
259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	30	30	50	10		50	3.1
27, 28, 33									
27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN							
27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:							
27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100	30		100 D	3.2
27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200	30		200 D	4.1
28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300 Z	30		300 D	4.2
26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS							
26, 28, 33	-								
26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	30	10	30	10		30	2
26, 27, 33	-								
26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.							
271, 331		Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie	200	30	30	50		200	4.1
271, 273		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30	50		200	4.1
273		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200	100 R		200 D	4.1
272		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100	50		100	3.2
274		Lampenfabrieken	200	30	30	300 R		300	4.2
2790		Koolelektrodenfabrieken	1500	300	1000 C Z	200 R		1500	6
26,33	-								
26, 33	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.							
261, 263, 264, 331		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	30	0	50	30		50 D	3.1
2612		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50	30		50	3.1
26, 32, 33	-								
26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN							
26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	30	0	30	0		30	2
29	-								
29		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS							
291	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven							
291	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200 C	30 R		200 D	4.1
291	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300 Z	50 R		300	4.2
29201		Carrosseriefabrieken	100	10	200	30 R		200	4.1
29202		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200	30		200	4.1
293		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100	30 R		100	3.2
30	-								
30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)							
301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:							
301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50	10		50	3.1
301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100	50 R		100	3.2

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS									CATEGORIE
	nummer		GEUR	STOF	GELUID		GEVAAR			GROOTSTE AFSTAND		
301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200		30			200		4.1
302, 317	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:										
302, 317	1	- algemeen	50	30	100		30			100		3.2
302, 317	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300	Z	30	R		300		4.2
303,3316	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:										
303, 3316	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200		30			200		4.1
309		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100		30	R		100		3.2
3099		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100		30			100	D	3.2
31	-											
31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.										
310	1	Meubelfabrieken	50	50	100		30			100	D	3.2
9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10		0			10		
321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10		10			30		2
322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30		10			30		2
323		Sportartikelenfabrieken	30	10	50		30			50		3.1
324		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50		30			50		3.1
32991		Sociale werkvoorziening	0	30	30		0			30		2
32999		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50		30			50	D	3.1
38	-											
38	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING										
383202	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:										
383202	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300		10			300		4.2
383202	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100		50	R		300		4.2
383202	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C	50			300		4.2
35	-											
35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER										
35	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)										
35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500	C	1500			1500	D	6
35	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:										
35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100		30	R		100		
35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100		30	R		100		
35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:										
35	C1	- < 10 MVA	0	0	30	C	10			30		2
35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C	30			50		3.1
35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C	50			100		3.2
35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C Z	50			300		4.2
35	D0	Gasdistributiebedrijven:										
35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C	100			300		4.2
35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50	C	50	R		50		3.1
35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:										
35	E1	- stadsverwarming	30	10	100	C	50			100		3.2
36	-											
36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER										
36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:										
36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	C	30			50		3.1
36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:										
36	B1	- < 1 MW	0	0	30	C	10			30		2
36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C	10			100		3.2
36	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C	10			300		4.2
41, 42, 43	-											
41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID										
41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100		10			100		
41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50		10			50		3.1
41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50		10			50		3.1
41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30		10			30		2
45, 47	-											
45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS										
451		Groothandel in vrachtauto's (incl. import)	10	10	100		10			100		3.2
45204	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100		10			100		3.2
45204	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30		30	R		50		3.1
46	-											
46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING										
4621	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	50		30	R		50		3.1
4621	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300	Z	50	R		300		4.2
4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30		0			30		2
4623		Grth in levende dieren	50	10	100	C	0			100		3.2
4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30		0			50		3.1
46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30		50	R		50		3.1
4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30		50	R		50		3.1
4634		Grth in dranken	0	0	30		0			30		2
4635		Grth in tabaksprodukten	10	0	30		0			30		2
4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30		0			30		2

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS							
	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR			GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30	0			30	2
4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30	10			30	2
464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30	10			30	2
46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:								
46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30	10	V		30	2
46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30	50	V		50	3.1
46499	5	- munitie	0	0	30	30			30	2
46711	0	Grth in vaste brandstoffen:								
46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50	30			50	3.1
46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:								
46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50	200	R		200 D	4.1
46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50	300	R		300 D	4.2
46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30	50			100	3.2
46721	0	Grth in metaalertsen:								
46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300	10			300	4.2
46722, 46723		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100	10			100	3.2
4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:								
4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	10	50	10			50	3.1
4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30	10			30	2
46735	4	zand en grind:								
46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	30	100	0			100	3.2
46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30	0			30	2
4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:								
4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	50	10			50	3.1
4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m²	0	0	30	0			30	2
46751		Grth in chemische produkten	50	10	30	100	R		100 D	3.2
46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30	30	R		30	2
4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30	10			30	2
4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	10	30	100	30			100	3.2
4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	10	10	50	10			50	3.1
4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	10	30	100	10			100 D	3.2
4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	10	10	50	10			50	3.1
466	0	Grth in machines en apparaten:								
466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100	10			100	3.2
466	2	- overige	0	10	50	0			50	3.1
466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30	0			30	2
47	-									
49	-	VERVOER OVER LAND								
493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C	0		100 D	3.2
493		Touringcarbedrijven	10	0	100	C	0		100	3.2
494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	100	C	30		100	3.2
494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	50	C	30		50	3.1
495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30	C	10		30 D	2
52	-									
52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER								
52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:								
52241	2	- stukgoederen	0	30	300	C	100	R	300 D	4.2
52241	7	- tankercleaning	300	10	100	C	200	R	300	4.2
52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:								
52241	1	- containers	0	10	300		50	R	300	4.2
52242	10	- tankercleaning	300	10	100		200	R	300	4.2
52242	2	- stukgoederen	0	10	100		50	R	100 D	3.2
52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300		30		300	4.2
52242	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200		50	R	300	4.2
52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300		50		300	4.2
52102, 52109	A	Distributiecentra, koelhuizen	30	10	50	C	50	R	50 D	3.1
52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C	10		30	2
5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C	30		100	
53	-									
53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE								
531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C	0		30	2
61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C	0		10	1
77	-									
77	-	GOEDEREN								
7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50		10		50 D	3.1
773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50		10		50 D	3.1
772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30		10		30 D	2
62										
62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE								
58, 63	B	Datacentra	0	0	30	C	0		30	
63, 69tm71, 73,74,77,78, 80tm82	-									
63, 69tm71, 73,74,77,78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING								

SBI-CODE 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS							CATEGORIE
	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		
812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30	30		50	D	3.1
74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30 C	10		30		2
82991		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	50	30	200 C	50 R		200		4.1
37, 38, 39	-									
37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING								
3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:								
3700	A1	- < 100.000 i.e.	200	10	100 C	10		200		4.1
3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200 C Z	10		300		4.2
3700	B	rioolgemalen	30	0	10 C	0		30		
381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50	10		50		3.1
381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50	30 R		50		3.1
381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300	30		300		4.2
382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:								
382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30	10		100		3.2
382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200 C	1500		1500		6
382	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30	10		50		3.1
382	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10	30 R		100	D	3.2
382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300 C Z	50		300	D	4.2
382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30	30 R		30		2
382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300	10		300		4.2
382	C0	Composteerbedrijven:								
382	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	100	100	100	10		100		3.2
382	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	200	200	100	30		200		4.1
382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100	100 R		200		4.1
96	-									
96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING								
96011	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	30	0	50 C	30		50		3.1
96011	B	Tapijtreinigingsbedrijven	30	0	50	30		50		3.1
96012		Chemische wasserijen en ververijen	30	0	30	30 R		30		2
96013	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	30	0		30		2