

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

Ruimtelijke onderbouwing uitbreiding dierenpension
Rijksstraatweg 52
Hendrik-Ido-Ambacht

Inhoud:

- Toelichting
- Verbeelding van de geometrische plaatsbepaling

identificatiecode:
NL.IMRO.0531.....

datum:
15-10-2021

planstatus
concept



adviseurs in algemeen juridische zaken, ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling

Inhoudsopgave

	pagina
1. Inleiding	
1.1 Aanleiding en doelstelling	4
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	6
2. Het plan	
2.1 Huidige situatie	6
2.2 Beoogde situatie	7
3. Algemeen ruimtelijk beleidskader	
3.1 Nationaal beleid	8
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	8
3.2 Provinciaal beleid	10
3.2.1 Omgevingsvisie	10
3.2.2 Omgevingsverordening	11
3.2.3 Programma Ruimte	11
3.3 Regionaal beleid	12
3.3.1 Visie Deltapoort 2025	12
3.4 Gemeentelijk beleid	13
3.4.1 Structuurvisie “Waar de Waal stroomt	13
3.4.2 Bestemmingsplan “Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht”	14
3.4.3 Welstandsnota	15
4. Specifieke wet- en regelgeving	
4.1 Inleiding	16
4.2 Sectoraal beleid	16
4.2.1 Verkeer en parkeren	17
4.2.2 Milieu Algemeen	24
4.2.3 Bodem	25
4.2.4 Wet Geluidhinder	26
4.2.5 Luchtkwaliteit	28
4.2.6 Milieuzonering	29
4.2.7 Externe veiligheid	30
4.2.8 Duurzaam bouwen	37
4.2.9 Water	38
4.2.10 Wet Natuurbescherming	42
4.2.11 Archeologie en cultuurhistorie	45
4.2.12 MER-beoordeling	46

5. Uitvoerbaarheid

5.1	Economische uitvoerbaarheid	48
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48

Bijlagen:

1. Tekeningen uitbreiding dierenpension bureau EEVOLVE van 13 oktober 2021
2. Verkennend bodemonderzoek (inclusief asbest); Econsultancy d.d. 19-10-2017
3. Berekening groepsrisico Antea Group d.d. 18-03-2020
4. Watertoets 15 oktober 2021
5. Quicksan ecologie; Bureau Stadsnatuur d.d. 13-09-2019
6. Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek: SOB research d.d. augustus 2020

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

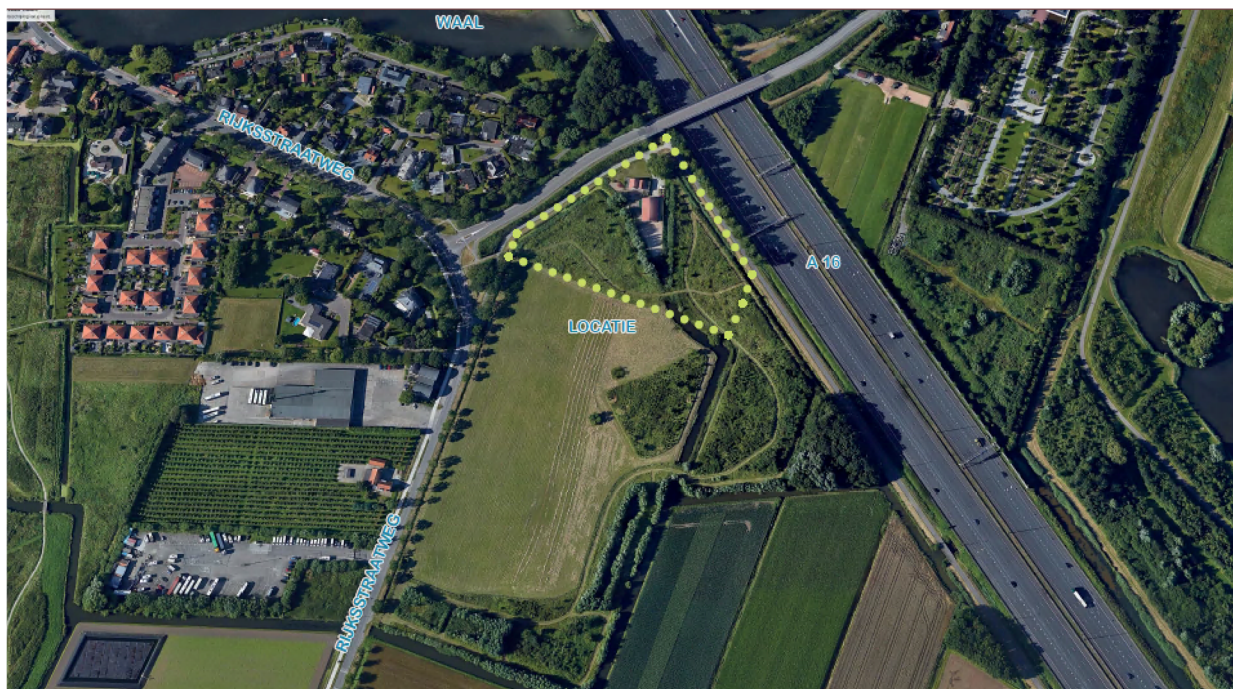
Aanleiding voor het onderhavig bestemmingsplan vormt de beoogde uitbreiding van het op het perceel Rijksstraatweg 52 gevestigde dierenpension. Dit ruimtelijke initiatief past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan “Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht.

Het voorliggende document voorziet in de ruimtelijke onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning om af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Dit is vereist op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a. onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo).

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Rijksstraatweg 52 aan de noordwestzijde van Hendrik-Ido-Ambacht. Het plangebied is gelegen tussen de rijksweg A16 en de Rijksstraatweg. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een viaduct over de A16.

Op de onderstaande luchtfoto is de ligging van het dierenpension en de begrenzing van het plangebied aangegeven.



Figuur 1 Overzichtsfoto ligging en plangebied dierenpension.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

In de huidige situatie is voor het plangebied een tweetal bestemmingsplannen vigerend. Het betreft het:

- *Bestemmingsplan “Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht”.*

Dit bestemmingsplan is op 10 september 2012 door de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht vastgesteld.

In het bestemmingsplan is het perceel Rijksstraatweg 52 bestemd als “Bedrijf-1”. Aan de bestemming is de specifieke aanduiding “bedrijf 1-2” toegekend. Op basis van deze specifieke aanduiding is ter plaatse uitsluitend een dierenpension toegestaan en een daarbij behorende dienstwoning. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden opgericht.

Aan het aangrenzende bosperceel is de bestemming “Bos” toegekend. De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn bestemd voor bos, extensieve dagrecreatie en water. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een maximale hoogte van 10 meter.

Tevens is een klein deel van het perceel bestemd als “Groen”. De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn bestemd voor groen, water, speelvoorzieningen, straatmeubilair en voet- en fietspaden en de bij de bestemming behorende nutsvoorzieningen.

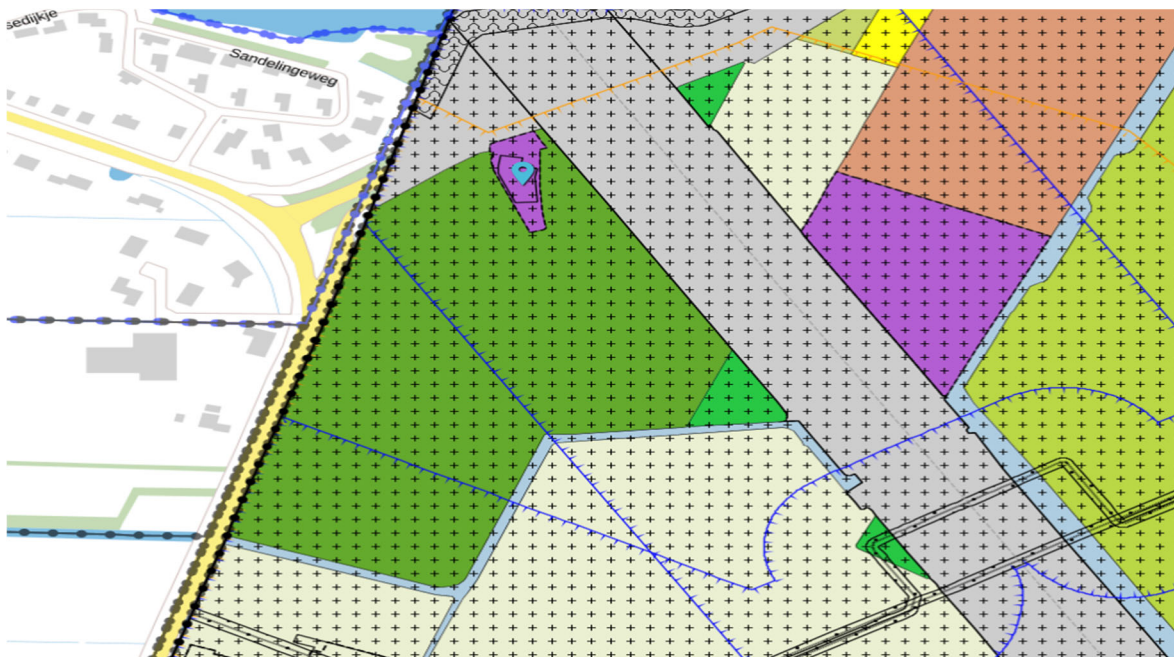
De bij deze bestemming behorende bouwregels staan uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toe met een maximale hoogte van 10 meter

Naast de hiervoor genoemde bestemmingen is sprake van de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie”, de gebiedsaanduiding “geluidzone-industrie” en de gebiedsaanduiding “veiligheidszone-vervoer gevaarlijke stoffen”.

- *Bestemmingsplan “Parapluerziening parkeernormen Hendrik-Ido-Ambacht”.*

Dit bestemmingsplan is op 8 juli 2019 door de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht vastgesteld.

Met dit paraplubestemmingsplan is de “Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018” ingepast in de toen vigerende bestemmingsplannen.



Figuur 2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken zal eerst het plan worden beschreven. Daarbij wordt ingegaan op de bestaande situatie en de nieuwe situatie. In hoofdstuk 3 wordt het algemeen ruimtelijk beleidskader beschreven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Hoofdstuk 4 gaat in op de terzake relevante specifieke wet- en regelgeving. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2. Het plan

2.1 Huidige situatie

Het dierenpension Hendrik-Ido-Ambacht is gelegen aan de Rijksstraatweg 52 in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Het pension is sinds 2008 op de huidige locatie gevestigd. Het pension vangt in de huidige situatie circa 35 honden op (dagopvang). Inclusief de pensionhonden (honden die overnachten) wordt onderdak verschaft aan circa 57 honden per dag, met uitschieters naar 110 honden. Ook wordt onderdak geboden aan circa 40 katten.

Het dierenpension met hotelfaciliteit is gespecialiseerd in de zorg en het welzijn van honden en katten. Gedurende het hele jaar kunnen honden en katten voor kortere of langere tijd in het pension verblijven. Ook biedt het pension de mogelijkheid van dagopvang.

Het pension is gevestigd achter de op het perceel staande dienstwoning. Aangrenzend aan het pension bevindt zich een uitloopren.

Direct grenzend aan de locatie is het voormalig Rijsoord bos gelegen. Deze locatie is in 2008 door de eigenaar van het dierenpension aangekocht.



Figuur 3 Aanzicht bestaande dierenpension

2.2 Beoogde situatie

Om aan de groeiende vraag naar de opvang van huisdieren te kunnen voldoen wenst de eigenaar van het pension uit te breiden met een nieuw bedrijfspand en extra uitrenvelden. In de nieuwe situatie kan het pension onderdak bieden aan circa 150 honden en 80 katten. Het beoogde plan omvat de uitbreiding van het dierenpension met buitenruimte voor de dieren. De uitbreiding van het dierenpension bedraagt circa 1000 m² met bijbehorende voorzieningen (uitlooppvelden en parkeerterrein).



Figuur 4 Situatietekening van het dierenpension na uitbreiding

Voor verdere informatie over de terreinindeling, gebruik van de gebouwen en de landschappelijke inpassing van de uitbreiding van het dierenpension wordt korthedshalve verwezen naar **bijlage 1** bij deze ruimtelijke onderbouwing (Brochure van bureau EEVOLVE van 13 oktober 2021).

3. Algemeen ruimtelijk beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden, en vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

In de SVIR zijn drie hoofddoelstellingen opgesteld. Deze drie hoofddoelstellingen zijn vertaald in dertien nationale belangen.

Conclusie

Onderhavige planontwikkeling is niet in strijd met de in de SVIR genoemde nationale belangen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Algemeen

Het Rijk legt met het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de 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. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

In de loop van 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur (hoofdwegen en hoofdspoorwegen), de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. De ladder voor duurzame verstedelijking is eveneens in 2012 in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen.

Conclusie

De onderhavige ontwikkeling is niet in strijd met het Barro omdat het om een kleinschalige lokale herontwikkeling gaat.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Het locatiebeleid is uit het Barro meer in algemene zin overgeheveld naar het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarin is per 1 oktober 2012 in artikel 3.1.6 een lid 2 ingevoegd waarin een motiveringsplicht is opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen (Ladder voor duurzame verstedelijking). Op 1 juli 2017 is de Ladder gewijzigd. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

In een uitspraak van 28 juni 2017 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan waarin op hoofdlijnen de rechtspraak over de Ladder uiteen is gezet. Uit de uitspraak blijkt dat een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling voldoende substantieel dient te zijn om als stedelijke ontwikkeling te kunnen worden aangemerkt. In een uitspraak van de Raad van State van 5 december 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:3954) is bevestigd dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.

Conclusie

Het onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op planologische uitbreiding van een bestaande bedrijfsactiviteit (dierenpension). Vastgesteld kan worden dat de gezamenlijke oppervlakte van zowel het terrein als de bebouwing meer dan 500 m² bedraagt, waardoor sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking.

Het vorenstaande betekent dat gemotiveerd moet worden dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte en waarom het plan niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan voorzien. Voor een motivering van genoemde aspecten wordt verwezen naar paragraaf 3.2, 3.3 en 3.4.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie

Op 20 februari 2019 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie vastgesteld. In de visie legt de provincie haar omgevingsbeleid vast. Het omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen.

Als centraal doel van het integrale omgevingsbeleid heeft de provincie gesteld het versterken van de omgevingskwaliteit. Daarbij wordt gestreefd naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit.

Met het samenvoegen van het al bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving heeft de provincie een eerste stap gezet richting een meer integrale sturing op omgevingskwaliteiten. Met het oog op de invoering van de Omgevingswet 2022 wordt dit verder ontwikkeld. De basis hiervoor is gelegd in de volgende onderdelen van “omgevingskwaliteit”:

- Een beschrijving van de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland;
- Een beschrijving van de omgevingskwaliteit;
- Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Ten aanzien van het onderhavige initiatief is met name laatstgenoemd onderdeel van belang. De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een “ja-mits” principe: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit).

De provincie heeft een aantal gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit opgesteld. Het plangebied ligt binnen het gebiedsprofiel “IJsselmonde”. Binnen dit gebiedsprofiel heeft het plangebied een kwaliteit als stads- en dorpsrand. Uitgangspunt is dat deze randen uitgaan van een geleidelijke overgang tussen bebouwd gebied en landschap. Het landschap is volledig getransformeerd, waarbij stedelijke en landelijke functies in elkaar overvloeien. Het zijn over het algemeen stevig beplante gebieden met daarin verschillende recreatieve functies die aansluiten op omliggende woongebieden.

In het gebiedsprofiel is het gedeelte Rijksweg waaraan het plangebied grenst, ook aangeduid als ingesloten polderlint. De ingesloten polderlinten zijn waardevolle stad-landverbindingen, waarbij ingezet wordt op behoud en verbetering van de (recreatieve) route tussen stedelijk gebied en landschap.

Zoals uit bijlage 1 bij deze onderbouwing blijkt, past het plan goed binnen het van toepassing zijnde gebiedsprofiel en doet het recht aan de uitgangspunten voor zowel de stads- en dorpsrand als het ingesloten dijklint. Positionering, schaal, omvang, samenhang en ligging van de ontwikkeling zijn daarop afgestemd, versterken de ruimtelijke kwaliteit en vormen, naast de milieueffecten (geluid) van de uitbreiding van het dierenpension, de reden waarom het plan niet binnenstedelijk gerealiseerd kan worden.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, wordt in de provinciale Omgevingsvisie onderscheid gemaakt in een drietal ruimtelijke ontwikkelingen: inpassing, aanpassing en transformatie.

De onderhavige ontwikkeling kan worden aangeduid als een inpassing. De uitbreiding van het dierenpension sluit aan bij de huidige identiteit van een gebied en voorziet niet op wijzigingen op structuurniveau. De uitbreiding van het bestaande dierenpension is gebiedseigen en is, zoals blijkt uit de beoogde planopzet, passend bij de landschappelijke, stedelijke en functionele structuren in het gebied.

De beoogde planontwikkeling is niet van invloed op de structuur van de Rijksstraatweg. De Rijksstraatweg wordt aangemerkt als een polderweg. In de provinciale visie is aangegeven dat polderwegen onderdeel uitmaken van het landschap en dat het om die reden van belang is dat ze de structuur van het landschap blijven volgen.

Conclusie

De uitbreiding van het dierenpension voldoet aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening is vastgesteld in samenhang met de Omgevingsvisie en het Programma ruimte. De Verordening integreert achttien verordeningen met het oog op het vereenvoudigen en harmoniseren van de provinciale regels voor de fysieke leefomgeving.

De Verordening is onder andere vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijk te stellen plannen.

Op grond van de Verordening dienen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te voldoen aan de in de verordening geformuleerde voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

Conclusie

Zoals hiervoor in paragraaf 3.2.1 is toegelicht voldoet het plan aan de provinciale voorwaarden (artikel 6.9 en artikel 6.10 van de provinciale Omgevingsverordening).

3.2.3 Programma ruimte

Het Programma ruimte bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de Omgevingsvisie. Het kan dan gaan om een locatie-specifieke of programmatische invulling van beleidsbeslissingen uit de Omgevingsvisie.

Conclusie

Het Programma bevat geen specifieke onderdelen die voor de onderhavige ontwikkeling van belang zijn.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Gebiedsvisie Deltapoort 2025

Het project Deltapoort is een samenwerkingsverband van gemeenten, waterschap, regio's en de provincie. Het project Deltapoort beoogt de recreatieve waarden en de kwaliteit van het landschap tussen de Drechtsteden en de Stadsregio Rotterdam te verbeteren.

De Gebiedsvisie Deltapoort gaat over het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Barendrecht en Ridderkerk. Met het opstellen van de gebiedsvisie heeft de regio beoogd een stimulans te geven aan de economische ontwikkeling gecombineerd met het recreatief aantrekkelijke, toegankelijker en bruikbaar maken van het landschap.



Figuur 5 Plangebied gebiedsvisie Deltapoort 2025

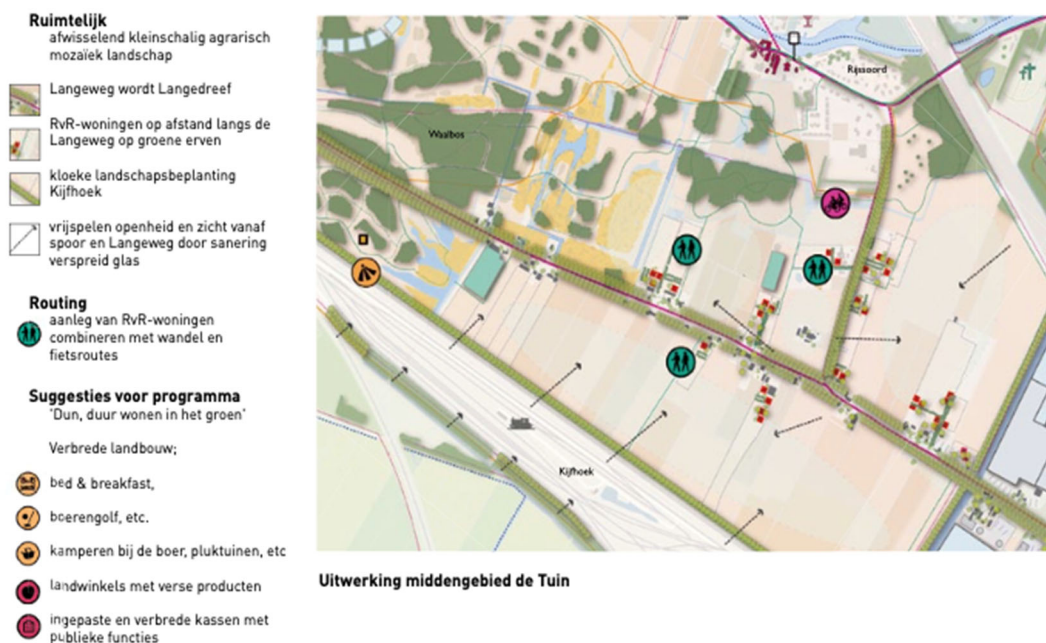
Vertrekpunt van de gebiedsvisie zijn tien opgaven die in de visie nader zijn uitgewerkt. Het accent ligt op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In het Deltapoort-gebied worden vijf themagebieden met een groene hoofdtint onderscheiden. Deze gebieden vormen tezamen het landschappelijk raamwerk.

In de gebiedsvisie wordt het onderhavig plangebied onderscheiden als “de Tuin van Deltapoort”. In dit gebied wordt een transformatie voorgestaan, waarbij een bijzonder en gemengd milieu wordt nagestreefd van diverse woon-, werk- en recreatiefuncties, gevat in een groen raamwerk. Het plangebied is gelegen in het middengebied van “de Tuin.

Figuur 6 Themakaart
Deltapoort 2025

gebiedsvisie





Figuur 7 Uitwerking middengebied "de Tuin" (bron: gebiedsvisie Deltapoort 2025)

Conclusie

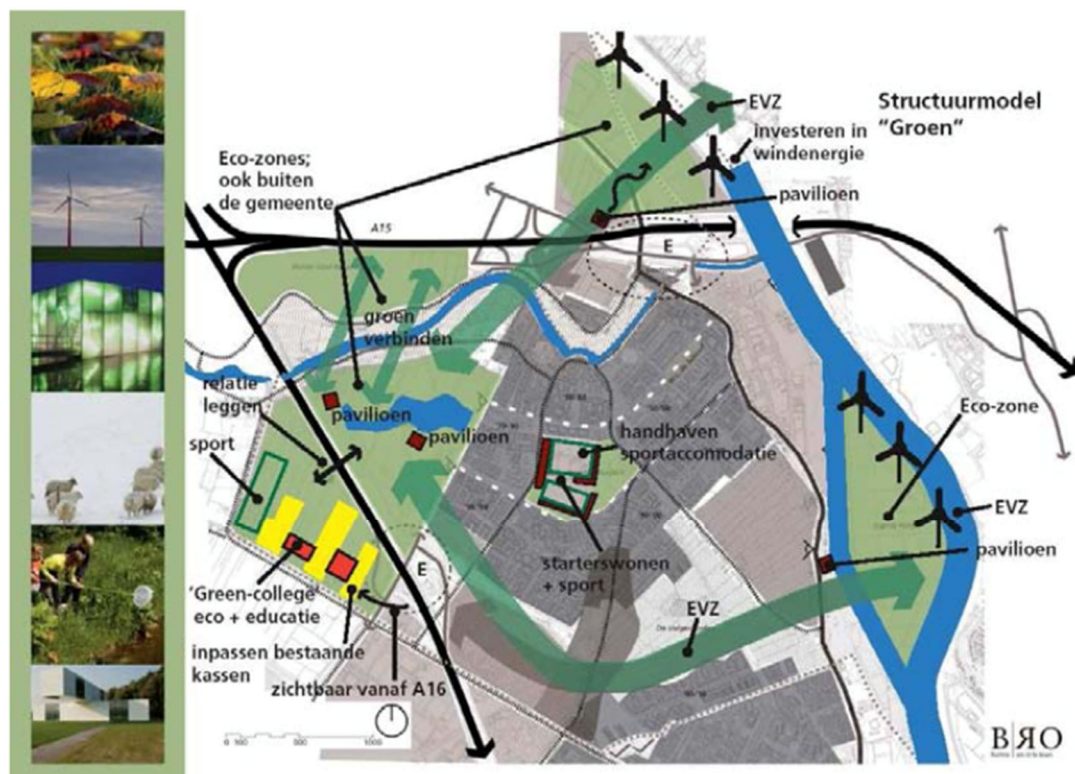
De ontwikkeling heeft betrekking op de uitbreiding van het bestaande dierenpension, zijnde een voor het gebied passende werkfunctie die blijkens **bijlage 1** bij deze ruimtelijke onderbouwing zorgvuldig landschappelijk wordt ingepast.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie "Waar de Waal Stroomt"

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft haar toekomstvisie vastgelegd in de structuurvisie "Waar de Waal stroomt". De visie dient als middel om het gemeentelijk beleid met betrekking tot verschillende sectoren af te stemmen, bestaande plannen vast te leggen en specifieke ambities uit te werken.

Het plangebied is gelegen in de bufferzone Oost-IJsselmonde. Deze zone vormt een buffer tussen het stedelijk gebied van Hendrik-Ido-Ambacht en het stedelijk gebied van de gemeente Ridderkerk. De functie groen in de structuurvisie wordt gezien als een belangrijke factor die het wonen in Hendrik-Ido-Ambacht aantrekkelijk maakt. In de structuurvisie is vastgesteld dat het groene gebied ten westen van de A16 nauwelijks meer een rol speelt in de beleving van de "Ambachter".



Figuur 8 Structuurmodel structuurvisie “Waar de Waal stroomt”

Conclusie

Het dierenpension en de beoogde uitbreiding bevinden zich tegen de Rijksweg A16 aan. De uitbreidingsplannen worden zorgvuldig landschappelijk ingepast en vormen geen blokkade voor een eventuele toekomstige versterking van de functie groen in het aangrenzende gebied.

3.4.2 Bestemmingsplan “Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht”

Algemeen

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan “Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht”. Het bestemmingsplan is op 10 september 2012 door de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht vastgesteld.

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de omgeving ten westen van de kern Hendrik-Ido-Ambacht. De rijksweg A16 doorsnijdt het gebied. Het gebied ten noorden van de rijksweg betreft het recreatiegebied Sandelingen.

Het plangebied ligt aan de Rijksweg, direct grenzend aan de rijksweg A16.

Voor de aan het plangebied toegekende bestemmingen wordt verwezen naar paragraaf 1.3 van deze toelichting.



Figuur 9 Plangebied vigerend bestemmingsplan "Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht" (rood omkaderd).

De beoogde uitbreiding is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan omdat de beoogde uitbreiding zich buiten de bestemming "Bedrijf-1" en het daarbij behorende bouwvlak bevindt. Het bestemmingsvlak van de bedrijfsbestemming dient te worden vergroot teneinde de beoogde uitbreiding van het dierenpension te faciliteren. Het voorliggende document voorziet in de ruimtelijke onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning om af te wijken van het geldende bestemmingsplan.

3.4.3 Welstandsnota

In de welstandsnota, vastgesteld op 28 oktober 2015, is vastgelegd hoe het welstandstoezicht op basis van de in de nota genoemde welstandscriteria in de gemeente is geregeld.

In de nota zijn gebiedsgerichte welstandscriteria opgenomen. Het plangebied is gelegen in het buitengebied van Hendrik-Ido-Ambacht. Ten aanzien van het buitengebied is een aantal gebiedsspecifieke criteria opgenomen paragraaf (par. 5.1.2).

Conclusie

In de nota is aangegeven dat de bedrijfsgebouwen meestal gelegen zijn achter de woongebouwen. Ook in de onderhavige situatie is dat het geval. De bestaande bedrijfswoning is gepositioneerd aan de Rijksstraatweg voor de bestaande en nieuw te bouwen bedrijfsgebouwen.

Behoud van de oorspronkelijke structuurelementen en het behoud van het karakteristieke profiel van de lintwegen is inzet van het welstandsbeleid. In de onderhavige planopzet worden deze beleidsuitgangspunten gerespecteerd.

De uitwerking en beoordeling van het bouwplan voor de uitbreiding vindt in samenspraak met de gemeente en welstandscommissie als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning.

4. Specifieke wet- en regelgeving

4.1 Inleiding

Beseft wordt dat voor een planrealisatie niet alleen het rijks-, provinciaal- en gemeentelijke ruimtelijk beleid van belang is, maar ook de uitvoeringsaspecten die voortvloeien uit de verschillende wettelijke kaders. Mede gelet op de Handreiking ruimtelijke ordening en milieu van het ministerie van VROM (geactualiseerde versie mei 2010) zal in dit hoofdstuk onder andere aandacht worden besteed aan de volgende uitvoeringsaspecten:

- Geluid (weg-, spoor-, industrie- en verkeerslawaaï)
- Luchtkwaliteit
- Bodem
- Externe veiligheid
- Geur
- Flora- en Fauna
- Archeologie
- Water
- Verkeer en parkeren

In dit hoofdstuk worden het specifieke beleid en de wettelijke verplichtingen per uitvoeringsaspect beschreven op Rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau. Ook beleid en regelgeving van het waterschap worden – waar van belang – beschreven. Per uitvoeringsaspect wordt aangegeven in hoeverre de plannen voor de uitbreiding van het dierenpension zich verhouden tot het specifieke beleid en de wettelijke verplichtingen. Zo nodig wordt dit onderbouwd met onderzoek(en). Als niet wordt voldaan aan het beleid of aan onderdelen daarvan wordt gemotiveerd aangegeven waarom in dit geval het gerechtvaardigd is om van dit beleid af te wijken.

4.2 Sectoraal beleid

4.2.1 Verkeer en Parkeren

Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie (Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020 en Programma Mobiliteit

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) en het Programma mobiliteit zijn per 1 april 2019 opgegaan in de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland. In de Omgevingsvisie komen met betrekking tot verkeer en vervoer en mobiliteit onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland wil een goede en veilige bereikbaarheid bevorderen, met een mobiliteitsnetwerk dat keuzevrijheid biedt en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders. Het beleid bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

In het mobiliteitsbeleid wordt afgestemd met andere beleidsvelden met name het ruimtelijk-economische beleid. Vertrekpunt is dat de huidige ruimtelijke situatie wordt gecombineerd met de volgende vier keuzes.

- beter benutten en opwaarderen wat er is
- vergroten van de agglomeratiekracht
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
- bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie wil Zuid-Holland de best bereikbare provincie maken. Voor mobiliteit stelt de provincie de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal. De provincie zorgt voor vertegenwoordiging in diverse gremia voor het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk, het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zuid-Holland, en het verbeteren van de keuzemogelijkheden tussen vervoersalternatieven en de combinatie van vervoermiddelen. De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Daarbij ligt het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets.

Conclusie

Met betrekking tot het onderhavige uitbreidingsplan wordt opgemerkt dat aan het aspect verkeersveiligheid aandacht is besteed door het parkeren op eigen terrein te regelen en zorg te dragen voor een veilige uitweg.

Voor het plangebied is in relatie tot de provinciale belangen sprake van een gering aantal verkeersverplaatsingen en kan worden volstaan met het inzicht geven in de zaken met betrekking tot verkeer en vervoer, zoals ontsluiting en parkeren. Hierop wordt verderop in deze paragraaf ingegaan

Regionaal beleid

Regionaal Mobiliteitsplan 2012 - 2022

Op 4 december 2012 geeft de Drechttraad het Regionaal Mobiliteitsplan 2012 - 2022 vastgesteld. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is medeopsteller geweest van dit Mobiliteitsplan. Het centrale doel van het plan is het realiseren van een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit doel wordt vertaald naar thematische doelstellingen op het gebied van de fiets, het openbaar vervoer, het hoofdwegennet auto, de verkeersveiligheid en vraagbeïnvloeding.

Wat het fietsverkeer betreft wil de regio de positie van de fiets versterken en verbeteren door een regionaal fietsnetwerk vast te stellen, de knelpunten te inventariseren en de financieringsmogelijkheden voor kwaliteitsverbeteringen en de aanleg van ontbrekende schakels te onderzoeken.

Met betrekking tot het openbaar vervoer wil de Drechtsteden de positie van het openbaar vervoer versterken door zich hard te maken voor investeringen in de infrastructuur van het spoor, bus en de Waterbus. Voor het gemotoriseerd verkeer heeft de doorstroming op het hoofdwegennet en de directe aansluitingen op het onderliggend wegennet prioriteit.

De verkeersveiligheid wordt verbeterd door in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden samen te werken met regionale partners. Via een integrale benadering wordt geïnvesteerd in het aanpakken van gevaarlijke locaties, in combinatie met projecten gericht op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie.

Mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding) is gericht op reduceren van vermijdbaar verkeer in de spits en de bewustwording van bedrijven over hun eigen verantwoordelijkheid.

Gevolgen voor planopzet

Het mobiliteitsplan heeft geen specifieke gevolgen voor het plangebied. Aan aspecten als bereikbaarheid, parkeren, geluidhinder en luchtkwaliteit wordt in deze toelichting afzonderlijk aandacht besteed.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) 2009-2020

Door de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is op 7 december 2009 het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld. Het betreft een mobiliteitsvisie voor de periode 2009-2020. De hoofddoelstelling van het GVVP is het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze doelstelling is uitgewerkt in drie aparte beleidsdoelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De gemeente streeft binnen het GVVP naar het optimale resultaat op ieder van de drie geformuleerde beleidsdoelen. De sleutel hiervan ligt bij de bereikbaarheid waarbij de effecten op de leefomgeving en verkeersveiligheid integraal worden meegewogen.

Wat betreft het parkeren streeft de gemeente naar de situatie dat parkeerruimte op verschillende tijdstippen van de dag wordt gebruikt door verschillende groepen parkeerders. Op basis van een parkeeronderzoek, waarbij de parkeersituatie in de gemeente in beeld is gebracht, is vastgesteld dat een aantal gebieden om aandacht vraagt. Het betreft met name de woon-, werk- en centrumgebieden. Per locatie wordt rekening gehouden met landelijke parkeernormen en de te verwachten toekomstige parkeerbehoefte.

De visie voor langzaam verkeer is onderverdeeld in fietsers en voetgangers. Voor het opstellen van het wensbeeld voor de fiets zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers in beeld gebracht. Deze bestaan uit scholen, (water)bushaltes, winkelcentra, bedrijventerreinen en sportfaciliteiten. Dit resulteert voor de fiets in een fijnmaziger wensbeeld dan voor de auto. Directe routes zijn voor fietsers namelijk belangrijker dan voor automobilisten. Daarbij zijn er ook meer herkomsten en bestemmingen voor fietsverkeer. Naast de fietsroutes zijn ook goede fietsvoorzieningen van belang om het fietsgebruik te stimuleren.

Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018

Door de gemeente is een 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' opgesteld voor de gehele gemeente. Deze nieuwe parkeernormennota functioneert als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. Het hanteren van deze normen heeft als doel te waarborgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen (woningen, bedrijven, sport, recreatie, enzovoort) in Hendrik-Ido-Ambacht. Hiermee worden de volgende effecten beoogd:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- Het waarborgen van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
- Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die (mogelijk) gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van de benodigde parkeervoorzieningen bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

Om bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen is de voornoemde parkeernota planologisch verankerd in het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormen Hendrik-Ido-Ambacht”. Dit bestemmingsplan is op 8 juli 2019 door de gemeenteraad vastgesteld.

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft de kencijfers uit de CROW-publicatie 317 overgenomen voor het bepalen van de parkeerbehoefte die de diverse daarin onderscheiden functies oproept. Deze publicatie en met name de daarin aangegeven kencijfers is onderdeel van het voornoemde paraplubestemmingsplan. Ten aanzien van de toetsing van plannen aan de kencijfers wordt opgemerkt dat op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over de adressendichtheid, de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is ingeschaald in de categorie ‘sterk stedelijk’.

(Concept) Mobiliteitsplan 2021-2030

Op 6 juli 2021 het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht het Mobiliteitsplan 2021-2030 voorlopig vastgesteld. In dit mobiliteitsplan zijn de ambities en doelstellingen voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid vastgelegd. Specifiek gaat het hierbij over bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren, leefbaarheid en duurzaamheid. In het Uitvoeringsplan 2022-2024 staan de uit te voeren onderzoeken en te nemen maatregelen

Hoofddoelstelling van het Mobiliteitsplan is het goed bereikbaar houden van Hendrik-Ido-Ambacht alsook het realiseren van een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten binnen de gemeente zelf.

- Voor de auto geldt als toetsingscriterium dat De autobereikbaarheid van en naar Hendrik-Ido-Ambacht en binnen Hendrik-Ido-Ambacht zelf op hetzelfde niveau wordt gehouden als van 2018/2019 (situatie van voor de Corona-pandemie).
- Voor openbaar vervoer geldt dat Hendrik-Ido-Ambacht het huidige niveau van openbaar vervoer behoudt en een goede halte dekking van de totale gemeente realiseert conform de vigerende loop- en fietsafstanden. Dit voor zowel de reguliere buslijnen, de HOV-buslijnen en de waterbusverbinding.
- Voor de fiets geldt als criterium dat het fietsnetwerk voldoet aan de vigerende CROW-richtlijnen en het mogelijk maakt dat de inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht, conform het concept van ‘de 15 minuten stad’ binnen 15 minuten bij alle voorzieningen binnen de gemeentegrenzen kunnen zijn.
- Voor voetgangers en gehandicapten geldt dat voorzieningen goed bereikbaar zijn en de buitenruimte goed toegankelijk is.

Op het gebied van verkeersveiligheid bevat het mobiliteitsplan de volgende hoofddoelstelling: het van deur tot deur verbeteren van de verkeersveiligheid in Hendrik-Ido-Ambacht waarbij de focus ligt op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (brom)fietsers, voetgangers, ouderen en kinderen.

Op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid bevat het mobiliteitsplan de volgende hoofddoelstelling: optimaliseren van de leefbaarheid in Hendrik-Ido-Ambacht door verkeersoverlast, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid, te hoge snelheden en parkeeroverlast aan te pakken.

Het Mobiliteitsplan bevat met betrekking tot parkeren de hoofddoelstelling dat de leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en economische en maatschappelijke functies worden geoptimaliseerd door het voeren van gemeentelijk parkeerbeleid op het gebied van alle vervoerswijzen.

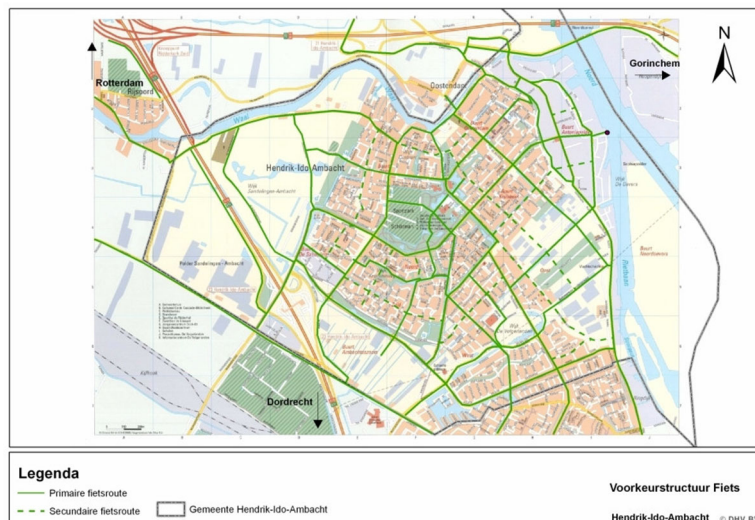
Gevolgen voor planopzet

Ontsluiting per auto

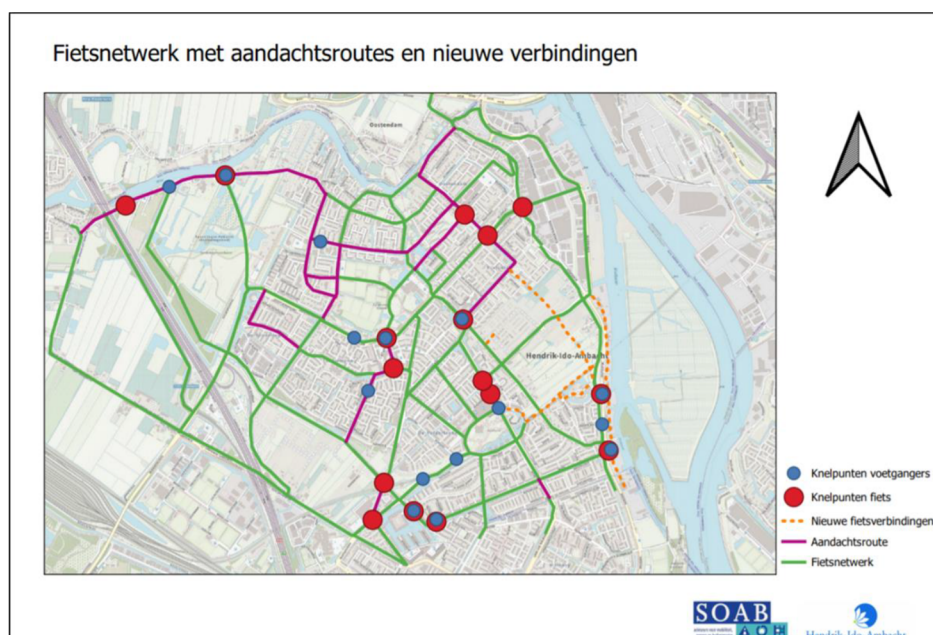
Het plangebied ligt ten oosten van de Rijksweg. De snelheid op de Rijksweg bedraagt maximaal 60 km/h. Vanaf de Rijksweg, die getypeerd kan worden als een gebiedsontsluitingsweg, is het perceel per auto te bereiken via een doodlopende weg. Noordelijk van het plangebied bevindt zich de Achterambachtseweg die met een viaduct over de Rijksweg A16 loopt. Vanaf de Achterambachtseweg is het plangebied door het aanwezige hoogteverschil alleen te bereiken via de Rijksweg. Via de Rijksweg en de Langeweg zijn vanaf het plangebied de op- en afritten van de A16 eenvoudig te bereiken. De ontsluiting per auto is goed te noemen.

Ontsluiting per fiets

Op het wegdek van de Rijksweg zijn aan weersijden suggestiestroken aangebracht. Ten westen van de Rijksweg bevindt zich een vrijliggend fietspad. Ook ter plaatse van het gedeelte van de Achterambachtseweg dat over de A16 loopt bevinden zich fietspaden langs de weg. Zoals uit onderstaande kaarten uit het GVVP en het concept Mobiliteitsplan blijkt is het plangebied van alle zijden goed per fiets bereikbaar via primaire fietsroutes.



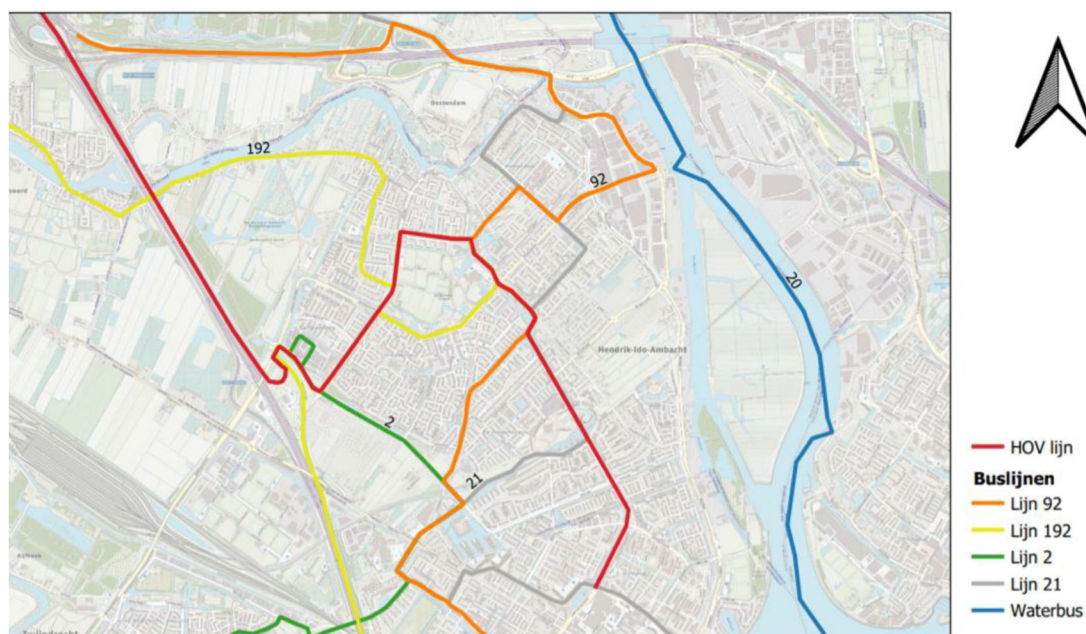
Figuur 10 Ontsluiting per fiets (GVVP 2009-2020)



Figuur 11 Ontsluiting per fiets (concept Mobiliteitsplan 2021-2030)

Ontsluiting per openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde bushalte in westelijke richting bevindt zich aan de Rijksweg in Rijsoord ter het Wapen van Rijsoord. De dichtstbijzijnde bushalte in oostelijke richting bevindt zich aan de Achterambachtseweg over het viaduct A16 ter hoogte van de begraafplaats. Het plangebied is bereikbaar per openbaar vervoer maar niet op korte afstand.



Figuur 12 Ontsluiting per openbaar vervoer.

Parkeren

De parkeernormen van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht kunnen, ook volgens het in voorbereiding zijnde Mobiliteitsplan 2021-2030 ontleend worden aan de Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018 en het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormen Hendrik-Ido-Ambacht”. Dit bestemmingsplan bevat een kaart waar de gebiedstyperingen zijn opgenomen. Het plangebied bevindt zich volgens onderstaand kaartje in het buitengebied.



Figuur 13 Gebiedskaart Paraplubestemmingsplan

Voor het dierenpension zijn in bijlage 2 van de Parkeernota nieuwe ontwikkelingen 2018 geen normen opgenomen. Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de Parkeernota, wordt volgens de nota maatwerk toegepast. Dat betekent concreet dat beoordeeld wordt welke functie naar aard en omvang het beste bij het beoogde initiatief aansluit, waarna alsnog aan de voorliggende nota wordt getoetst.

Wat het dierenpension wordt uitgegaan van het aantal klanten. De piekmomenten van het halen en brengen ligt tussen half 8.30-9.30 uur (brengen) en 16.00-17.30 uur (halen). Gemiddeld parkeren bezoekers maximaal 10 minuten voor het halen/brengen van het huisdier. De oppervlakte van het dierenpension bedraagt circa 1.000 m². In de bestaande situatie zijn in totaal 10 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig ten behoeve van het dierenpension. In verband met de beschreven uitbreiding van het dierenpension zal initiatiefnemer op eigen terrein een nieuwe parkeerplaats van in totaal 20 parkeerplaatsen aanleggen. De ligging van de parkeerplaatsen is aangeduid in **bijlage 1** van deze ruimtelijke onderbouwing.

Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen en/of functiewijzigingen is dat de benodigde parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden ondergebracht. Het benodigde aantal parkeerplaatsen kan en zal volledig op eigen terrein gerealiseerd worden, zoals ook blijkt uit het masterplan. Aan de gemeentelijke randvoorwaarde wordt derhalve voldaan.

4.2.2 Milieu Algemeen

Rijksbeleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) is geen allesomvattend milieubeleidsplan zoals het NMP3, maar vormt als het ware een aanvulling op het NMP3. Het NMP4 kijkt verder vooruit (de beleidshorizon is 2030) en kijkt meer naar de wereldwijde dimensies van het milieuvraagstuk. Beide milieubeleidsplannen vigeren naast elkaar.

In het NMP4 wordt ingezoomd op de aanpak van een zeven grote milieuproblemen in de periode tot 2030. Bedreigingen van de gezondheid, bedreigingen van de externe veiligheid en aantasting van de leefomgeving zijn enkele die relevant zijn voor dit bestemmingsplan. De ambities die hieraan gekoppeld zijn in het NMP4 zijn “gezond en veilig” en een “hoogwaardige leefomgeving”.

Conclusie

Het Nationaal Milieubeleidsplan heeft geen directe gevolgen voor de beoogde uitbreiding van het dierenpension. Op de aspecten externe veiligheid en het belang van een gezonde leefomgeving wordt ingegaan in paragraaf 4.2.7.

Provinciaal beleid

Per 1 april 2019 voorzien de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland in het milieubeleidsplan als bedoeld in artikel 4.9 van de Wet milieubeheer.

De provincie bevordert een gezonde leefomgeving voor mens en natuur, als onderdeel van een optimale leefomgevingskwaliteit. Deze opgave betreft onder meer de zorg voor een goede milieukwaliteit en het beperken van schade en overlast, die de provincie oppakt vanuit haar wettelijke taken. Op het gebied van gezondheid en veiligheid wordt gestreefd naar een gezonde en veilige leefomgeving en het beperken van hinder. De Omgevingsvisie bevat de provinciale uitgangspunten over geur- en geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Met betrekking tot *geurhinder* streeft de provincie naar het terugdringen van de geurhinder tot een acceptabel hinderniveau en het veiligstellen van de (milieu)ruimte voor de HMC (hoogst haalbare milieucategorie) bedrijven.

Ten aanzien van *geluidhinder* concentreren de belangrijkste provinciale verantwoordelijkheden zich op de provinciale infrastructuur, provinciale inrichtingen, regionale luchthavens en stiltegebieden. De inzet is gericht op het voorkomen en verminderen van geluidhinder door weg- (en rail) verkeer, luchtvaart en industrie (zonering en vergunningverlening) en het aanwijzen en beschermen van stiltegebieden. Maatschappelijk

gewenste ontwikkelingen (op het gebied van bijvoorbeeld economie, verkeer en vervoer) moeten kunnen plaatsvinden terwijl tegelijkertijd de burger wordt beschermd tegen geluidhinder. Daarbij is het streven om de wettelijke geluidtaken, naast vergunningverlening Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO), te integreren in de provinciale kerntaken ruimte, economie en bereikbaarheid.

Voor *luchtkwaliteit* is de provinciale inzet om de gezondheidsschade aan mensen en natuur door luchtverontreiniging te beperken en daardoor bij te dragen aan een gezonde woon- en leefomgeving. Inzet van het provinciale luchtkwaliteitsbeleid is om in samenwerking met andere partijen aan de wettelijke Europese luchtkwaliteitseisen te voldoen.

Op het gebied van *Externe Veiligheid* richt de provincie zich op de volgende taken:

1. Het clusteren van risicovolle activiteiten
2. Verantwoord combineren van risicovolle activiteiten
3. Reduceren van risico's aan de bron
4. Nemen van maatregelen in de omgeving van een risicovolle activiteit
5. Verhogen van de kwaliteit van de uitvoering

Conclusie

De consequenties van de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening voor de uitbreiding van het dierenpension worden behandeld bij de onderdelen "geur- en geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid".

Gemeentelijk beleid

Milieubeleidsplan Drechtsteden

Het Milieubeleidsplan Drechtsteden 2011-2015 is op 6 februari 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht. De Drechtsteden wil met het milieubeleidsplan een bijdrage leveren aan de duurzame ontwikkeling van de regio. Einddoel daarvan is een regio die duurzaam is en (in balans) blijft. Evenwicht vinden tussen wonen, werken, recreëren en de daarmee samenhangende gewenste milieukwaliteit en leefbaarheid in de regio is een gezamenlijke opgave. Daarom zijn in het Milieubeleidsplan zowel voor de korte termijn (2015) als de middellange termijn (2020) realiseerbare doelen geformuleerd.

Conclusie

De uitbreiding van het dierenpension is onderdeel van de exploitatie van een ter plaatse reeds gevestigd bedrijf (functie werken). Met de gewenste milieukwaliteit en leefbaarheid van de bedrijfsuitbreiding rekening gehouden, zoals afzonderlijk in dit hoofdstuk van deze toelichting is onderbouwd. Het ruimtelijke initiatief sluit aan bij het beleid van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

4.2.3 Bodem

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3.1.6 Bro dient onder andere de bodemgesteldheid in het plangebied in kaart gebracht te worden. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft

voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming.

Verkennd bodemonderzoek (inclusief asbest)

Op de locatie is door bureau Econsultancy een verkennend bodemonderzoek (inclusief asbest) uitgevoerd. Het onderzoek is als **bijlage 2** bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de onderzoeksresultaten geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader (bodem)onderzoek. Eventueel vrijkomende grond kan echter niet zondermeer worden afgevoerd. Hierop zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit mogelijk van toepassing.

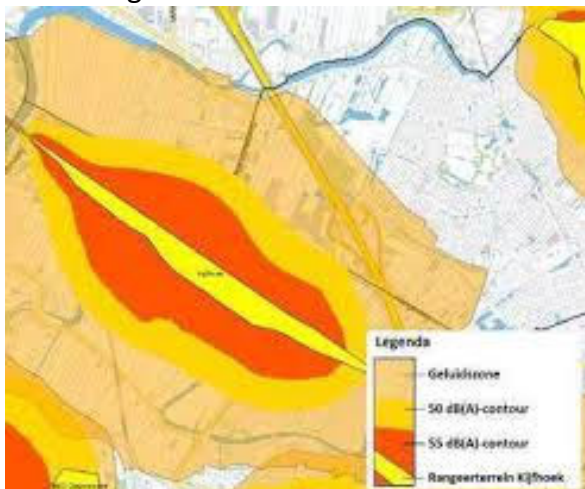
4.2.4 Wet geluidhinder

Regels omtrent geluidhinder zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Sinds het einde van de jaren zeventig vormt deze wet een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wet geluidhinder biedt onder andere geluidsgevoelige objecten bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industriewaaï. In de Wet geluidhinder worden onder andere woningen beschermd (artikel 1 Wgh). Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. Door deze zoneringen is er sprake van een sterke link met de Wet ruimtelijke ordening. De belangrijkste onderdelen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn:

- toestellen en geluidwerende voorzieningen;
- industriewaaï;
- wegverkeerslawaaï;
- spoorweglawaaï;
- geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Industriewaaï

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van het rangeerterrein Kijfhoek, zie de afbeelding hieronder.



Figuur 14 geluidzone rangeerterrein Kijfhoek

Voor het rangeerterrein heeft Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een vergunning afgeven, d.d. 29 augustus 2012, kenmerk 2012019380/ WB. Het plangebied ligt binnen de geluidzone van Kijfhoek, maar ligt buiten de 50 dB(A) contour.

Conclusie

Omdat het plangebied buiten de 50 dB(A) ligt en de uitbreiding van het dierenpension geen betrekking heeft op een geluidsgevoelig object, vormt het aspect industrielawaai geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Spoorweglawaaai

Het plangebied ligt niet binnen de geluidzone van een spoorweg. Het aspect railverkeerslawaaai speelt derhalve geen rol bij de geplande ontwikkeling.

Wegverkeerslawaaai

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) richt zich wat betreft wegverkeerslawaaai op de zogenaamde zoneringsplichtige wegen. In principe zijn alle wegen zoneringsplichtig behalve:

- wegen die deel uitmaken van een woonerf (art. 74.2a);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art. 74. 2b).

Langs zoneringsplichtige wegen is een geluidszone gelegen waarvan de breedte wordt bepaald door het aantal rijstroken alsmede de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied conform artikel 74 van de Wet geluidhinder. Indien wordt gebouwd binnen de geluidszone, verplicht de Wet geluidhinder door middel van akoestisch onderzoek aandacht te besteden aan de geluidssituatie. De afstanden, genoemd in artikel 74, eerste lid, worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Conform de Wet geluidhinder worden de waarden van de geluidbelasting van de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone, in acht genomen. Op grond van artikel 82 bedraagt de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege een weg 48 dB. Op grond van artikel 83 t/m 85 Wgh kan een hogere waarde worden vastgesteld. Deze waarde mag voor woningen in stedelijk gebied de 63 dB niet te boven mag gaan. In artikel 110g Wet geluidhinder is bepaald dat bij akoestisch onderzoek van wegverkeerslawaaai een correctie mag worden toegepast voor het in de toekomst stiller worden van het wagenpark. Voor toetsing aan de geluidsnormen, wordt op de geluidsbelasting een correctie toegepast van -2 dB voor wegen met een representatieve snelheid van meer dan 70 km/h en -5 dB voor de overige wegen.

Geluidbeleid Goede Ruimtelijke Ordening Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

Door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid zijn voor de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht voorwaarden opgesteld voor het vaststellen van hogere waarden (rapport "Geluidbeleid Goede Ruimtelijke Ordening gemeente Hendrik-Ido-Ambacht" dd. 15-12-2017).

In het geluidbeleid staat dat, voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld en/of kan worden aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, aan een aantal verplichtingen voldaan moet zijn. Deze betreffen allereerst het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van alle relevante geluidbronnen waar sprake van is (dus zowel wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï, scheepvaartlawaaï als industrielawaaï). Indien uit dit onderzoek blijkt dat een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden plaatsvindt, is afhankelijk van de situatie ook onderzoek nodig naar bron- en overdrachtsmaatregelen en een motivatie van de gekozen inrichting.

Conclusie

De uitbreiding van het dierenpension betreft geen geluidsgevoelig object waardoor de Wet geluidhinder geen belemmering vormt.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Wet Luchtkwaliteit

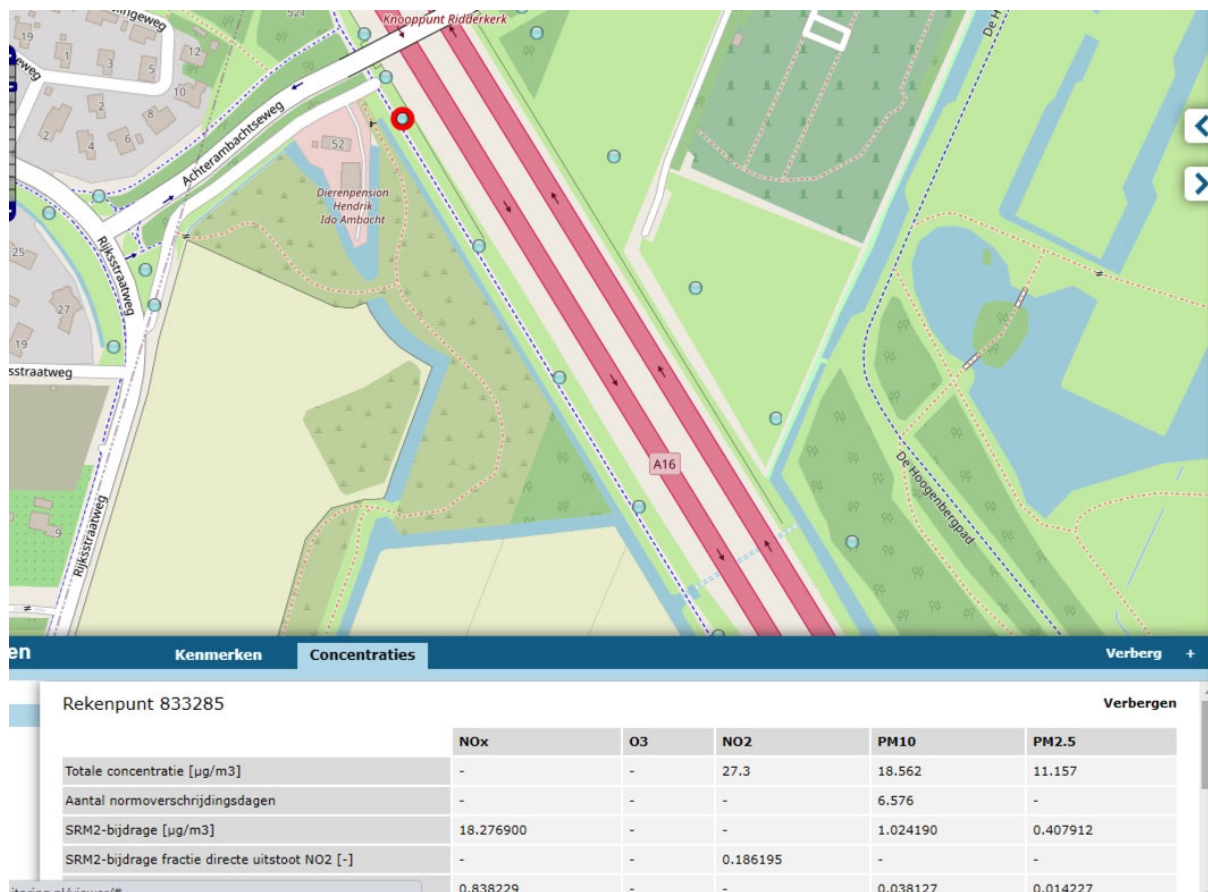
Voor luchtkwaliteit is de Wet luchtkwaliteit van toepassing. Deze Wet, onderdeel van de Wet milieubeheer, is onder meer verder uitgewerkt in het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate. In het Besluit niet in betekenende mate is vastgelegd dat wanneer een ontwikkeling niet meer bijdraagt dan 3% aan de grenswaarde, deze niet hoeft getoetst te worden aan de wettelijke grenswaarden. Dit betekent dat meer dan 1,2 microgram per m³ wordt aangemerkt als in betekenende mate. Uit de NIBM-tool blijkt dat pas vanaf 1.280 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Het onderhavige plan is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). Buiten de aanwezige wegenstructuur zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden.

Conform de Regeling niet in betekenende mate zal de uitbreiding van het dierenpension niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties stikstofdioxide en fijnstof en hoeft daarom niet te worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Wel dient inzicht te worden gegeven in de luchtkwaliteit vanwege het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. In dit kader is ten aanzien van de luchtkwaliteit ook de achtergrondconcentratie ter plaatse van het plangebied beoordeeld.

Met behulp van de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) die behoort bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan voor diverse prognosejaren inzicht worden gegeven in de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ langs relevante wegen. In dit geval is nagegaan wat de concentraties zijn in de directe omgeving van de Rijksstraatweg en de A16 aangezien dit de maatgevende wegen zijn voor luchtkwaliteit in de omgeving van de planlocatie.



Figuur 15 uitsnede NSL Monitoringstool

Uit gegevens van de NSL monitoring blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2020 op het nabijgelegen rekenpunt 833285 (langs A16) respectievelijk 27,3 en 18,56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedroegen. Op het dichtsbij gelegen rekenpunt langs de Rijksstraatweg (15942508) bedroegen de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2017 respectievelijk 22,5 en 17,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedroegen. Het aantal uur- en etmaalgemiddelde overschrijdingen ligt eveneens ruim onder de grenswaarden. In het jaar 2030 worden zelfs lagere waarden (2030) gerapporteerd. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ (beide 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en PM_{2,5} (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) worden niet overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

Concluderend blijkt dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Dit betekent dat de ontwikkeling voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Bovendien wordt voldaan aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.

4.2.6 Milieuzonering

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen

die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Het doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucontour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In de brochure is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstand tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. In totaal zijn er 600 verschillende typen bedrijvigheid opgenomen elke met een eigen milieucategorie.

Conclusie

De beoogde uitbreiding van het dierenpension vormt geen beperking voor omliggende bedrijven of woningen. In de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" uit 2009 wordt voor een dierenpension in een rustig buitengebied een richtafstand van 100 m voor geluid en een richtafstand van 50 m voor geur aanbevolen. Bij de bedrijfsuitbreiding van het dierenpension worden deze afstanden in acht genomen.

Wet geurhinder en veehouderij

Vergunningplichtige veehouderijen moeten voor wat betreft geur van dierenverblijven voldoen aan de Wet geurhinder en veehouderij. Veehouderijen die onder het Activiteitenbesluit milieubeheer vallen, moeten voldoen aan de in dat besluit genoemde minimaal aan te houden afstand tot geurgevoelige objecten.

Het Besluit geeft ook minimaal aan te houden afstanden tot geurgevoelige objecten voor opslagen van veevoeder en mest. Mestbassins dienen te voldoen aan het Besluit mestbassins milieubeheer.

Conclusie

Het plangebied bevindt zich niet binnen een geur- en/of stankcirkel en de uitbreiding van het dierenpension betreft geen geurgevoelig object, waardoor het aspect geur/stank geen belemmeringen oplevert voor de realisering van het bouwplan.

4.2.7 Externe veiligheid

Wettelijk kader externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI).

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het wettelijke kader vastgelegd in het de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de onderliggende regelgeving.

Het beleid voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb is van toepassing op buisleidingen met een extern veiligheidsaspect, zoals hogedrukaardgasleidingen, buisleidingen met brandbare vloeistoffen en buisleidingen met overige gevaarlijke (chemische) stoffen. De buisleidingen waarop het Bevb van toepassing is, zijn aangewezen bij ministeriële regeling. Het Bevb bevat regels voor het vastleggen van deze buisleidingen en haar externe veiligheidsaspecten in bestemmingsplannen. Het Bevb kent ook uitwerkingen in de vorm van:

- de Regeling externe veiligheid buisleidingen;
- de Handleiding risicoberekeningen Bevb;
- wettelijk aangewezen rekensoftware, zoals Carola en Safeti-NL.

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Het plaatsgebonden risico (PR) richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt “vertaald” als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijv. woningen) mogen liggen.
- Het groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de z.g. oriënterende waarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd, kan afwijken. Deze verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, ook als de OW niet wordt overschreden.

Vervoer gevaarlijke stoffen

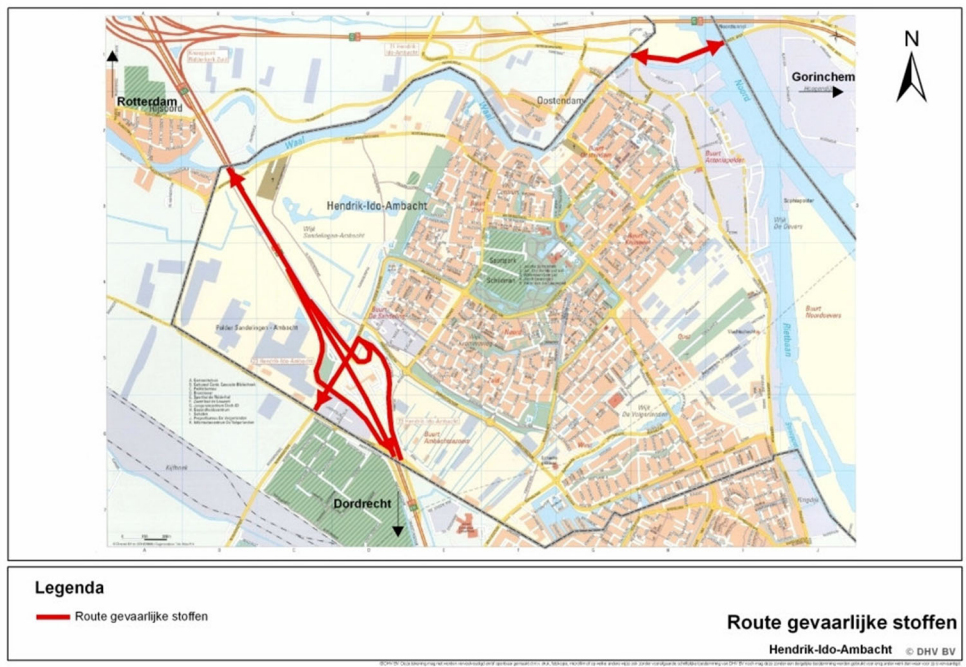
De Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen biedt gemeenten de mogelijkheid het vervoer van de meest gevaarlijke stoffen binnen aangegeven grenzen te reguleren door middel van het vaststellen van een Route Gevaarlijke Stoffen. Het doel van routing is om via regulering van het vervoer van de meest gevaarlijke stoffen over de weg, te komen tot een duidelijk en zo veilig mogelijk netwerk van wegen. Hiermee wordt de openbare veiligheid bevorderd, door het verkleinen van de kans op, en het effect van een incident.

Op basis van regionale uitgangspunten is binnen de gemeentegrenzen een aantal wegen als route voor gevaarlijke stoffen (klasse I) vastgesteld. De Rijksweg A16, inclusief op- en afritten maakt daar onderdeel van uit.

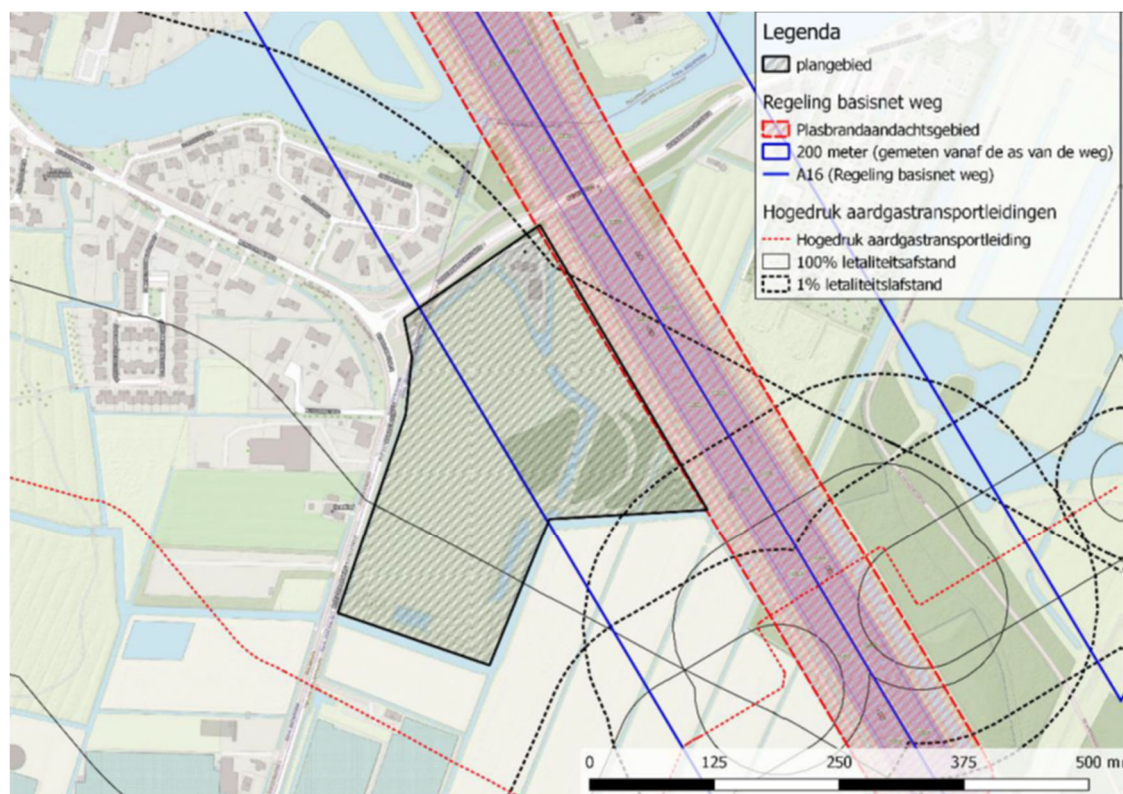
Conclusie

In de nabijheid van het plangebied zijn verschillende risicobronnen aanwezig: de A16, een hogedruk aardgastransportleiding en de spoorlijn Kijfhoek aansl. Zuid – Kijfhoek. De risicobronnen en bijbehorende veiligheidsafstanden zijn in figuur 17 weergegeven. De spoorlijn ligt op grote afstand (ongeveer 1,4 kilometer) van het plangebied en is wegens de leesbaarheid van de figuur hierin niet opgenomen.

In verband met het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de Rijksweg A16 is op de verbeelding van het geldende bestemmingsplan een gebiedsaanduiding “veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen” opgenomen ter plaatse van het noordelijke deel van het plangebied.



Figuur 16 Route gevaarlijke stoffen



Figuur 17 Overzicht risicobronnen.

A16: Knp. Ridderkerk Zuid - afrit 22 (Zwijndrecht)

- De maximale 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt 26 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden vanuit het Bevt;
- Voor het beoordelen van het groepsrisico is aangesloten bij de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport. Hieruit blijkt dat de hoogte van het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde;
- De weg heeft een plasbrandaandachtsgebied. Er zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de PAG voorzien.
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Hogedruk aardgastransportleidingen

- Geen van de leidingen heeft een 10-6 plaatsgebonden risicocontour. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op;
- De hoogte van het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleidingen bevindt zich zowel in de huidige als de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van deze leidingen neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing.

Spoorlijn route 203: Kijfhoek aansl. Zuid – Kijfhoek

- Gezien de afstand van het plangebied tot het de spoorlijn (ongeveer 1,4 kilometer), ligt het plangebied ruim buiten de relevante plaatsgebonden risicocontour;
- Vanwege de afstand tot het plangebied (meer dan 200 meter) is een beschouwing van het groepsrisico niet nodig en vormt het plasbrandaandachtsgebied geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling;
- Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van toxische stoffen die over de spoorlijn worden vervoerd. Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is ten aanzien van de A16, de hogedruk aardgastransportleidingen en het spoor verplicht. Hieronder worden elementen aangedragen voor de invulling van de verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag van Hendrik-Ido-Ambacht. Deze elementen zijn afgeleid uit het Bevt en Bevb en zijn tevens omschreven in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico. Ter verantwoording van het groepsrisico dienen, naast de hoogte van het groepsrisico (**zie bijlage 3** bij deze onderbouwing), enkele kwalitatieve elementen beschouwd te worden. Hierbij is de volgende indeling gehanteerd:

- scenario's;
- zelfredzaamheid;
- bestrijdbaarheid.

Scenario's

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A16, een spoorlijn en twee hogedruk aard-gastransportleidingen. Ten gevolge van een incident op de weg of het spoor kan zich een plas-brandscenario, BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of toxisch scenario

voordoen. Een incident met de hogedruk aardgastransportleiding kan een fakkelbrand tot gevolg hebben. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend. Deze scenario's worden onderstaand verduidelijkt.

Plasbrandsscenario

Het effect dat optreedt bij een ongeval met enkel brandbare vloeistoffen is vooral warmtestraling door een (plas)brand. Het invloedsgebied is circa 45 meter, uitgaande van een calamiteit waarbij de gehele wagen- of tankinhoud vrijkomt. De omvang van het effect wordt beïnvloed door de oppervlakte van de plasbrand.

BLEVE (boiling liquid expanding vapour explosion)

Er zijn twee soorten BLEVE's die op kunnen treden. Een koude BLEVE en een warme BLEVE. Een koude BLEVE wordt veroorzaakt door een externe beschadiging, bijvoorbeeld een botsing. Hierdoor scheurt de ketel open. LPG komt vrij en ontsteekt direct.

Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een aanwezige brand de druk in de ketel doet oplopen. De effecten van een warme BLEVE kunnen verder reiken dan de effecten van een koude BLEVE.

Door de maatregelen uit de 'Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens' zijn tankauto's voorzien van een hittewerende coating die de kans op een warme BLEVE gedurende ten minste 75 minuten voorkomt. De brandweer is daardoor in staat de tank tijdig te koelen. Voor beide scenario's geldt dat er een vuurbal en een drukgolf ontstaat, met hittestraling, overdruk en scherfwerking tot gevolg.

Fakkelbrand

Bij het scenario fakkelbrand wordt uitgegaan van directe ontsteking van het uitstromende gas door statische of kinetische energie. Hierdoor ontstaat een fakkelbrand. Een fakkelbrand heeft hittestraling tot gevolg. De eerste fase, de eerste 20 seconden na de breuk, is de warmtestraling het grootst. Het uitstroomdebiet loopt binnen enkele minuten na de breuk terug totdat een stabiel uitstroomdebiet wordt bereikt. Dit stabiele uitstroomdebiet blijft aanwezig totdat de leiding-beheerder het getroffen leidingdeel met afsluiters inbloeit.

Afhankelijk van de locatie van de breuk, het soort leiding en de aan- of afwezigheid van andere leidingen in de omgeving, kan dit enkele uren duren. Na het inbloeien blijft de fakkel branden totdat de druk in de leiding gelijk is aan de omgevingsdruk.

Gifwolk

Een gifwolk heeft een groot invloedsgebied en drijft af met de wind. Het invloedsgebied van een gifwolk kan daarmee meerdere kilometers strekken. Afhankelijk van de eigenschappen van de toxische stoffen, kan een persoon bij inademen van de gifwolk komen te overlijden of schade aan de luchtwegen ondervinden.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario.

Gerichte risicocommunicatie (bijvoorbeeld via NL-Alert) met bewoners en gebruikers van het gebied kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

Bij een dreigend incident, kan vluchten de beste optie zijn. Om goed te kunnen vluchten bij brand in het gebouw, zijn er vanuit het Bouwbesluit eisen gesteld aan de ontluchtingsmogelijkheden. Deze voorzieningen moeten gerealiseerd worden. In geval van een (dreigend) incident bij de weg of een van de hogedruk aardgastransportleidingen zijn de vluchtdeuren richting de weg en/of hogedruk aardgastransportleidingen niet geschikt voor gebruik. Het is daarom belangrijk dat de vluchtcapaciteit die aan deze zijde hierdoor wegvalt, te compenseren met extra vluchtmogelijkheden aan de andere zijden.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een plasbrand

Bij een calamiteit met brandbare vloeistoffen moeten aanwezige personen zich in veiligheid brengen op een afstand van ten minste 45 meter (en bij voorkeur op een grotere afstand), buiten het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen. Personen binnen dit gebied kunnen ernstige (dodelijke) brandverwondingen oplopen. De beoogde uitbreiding van het dierenpension kent qua opzet een 'open' karakter waardoor het mogelijk is om van de risicobron af te vluchten (richting het zuiden (van de weg af)).

De nieuwe gebouwen bevinden zich zoals geconcludeerd niet binnen het wettelijk vastgelegde plasbrandaandachtsgebied van 30 meter.

De gebruikers/bezoekers van het dierenpension vallen niet specifiek onder de niet (of beperkt) zelfredzame personen. Hierdoor hoeft zelfredzaamheid ten aanzien van beperkt zelfredzame personen niet nader beschouwd te worden.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een koude BLEVE-scenario

Een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder enige aankondiging vooraf. Hierdoor is er geen tijd om te vluchten.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een warme BLEVE-scenario

Bij een dreigende BLEVE is het gewenste handelingsperspectief vluchten van de risicobron. Dankzij de maatregelen uit de 'Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens' en gerichte crisiscommunicatie kunnen de aanwezigen tijdig gealarmeerd worden en vluchten.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een fakkelbrand

In het geval van een fakkelbrand is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen binnen de 100 procent-letaliteitscontour slachtoffer worden. De 100 procent-letaliteitscontour ter hoogte van het plangebied varieert van 70 tot 190 meter. De uitbreiding van het dierenpension bevindt zich deels binnen deze afstand waardoor iedereen (onbeschermde) binnen dit gebied zal komen te overlijden. Afhankelijk van de richting van de fakkelbrand kan er geschild worden in het gebouw of in de schaduw van het gebouw (ten opzichte van de fakkelbrand).

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een gifwolk

In het geval van een gifwolk dient men te schuilen in een gebouw en de ramen en deuren gesloten te houden. Gebouwen kunnen geschikt worden gemaakt als schuillocatie. De geschiktheid als schuillocatie wordt verhoogd wanneer mechanische ventilatie voorzien wordt van een (centraal bediende) noodschakelaar. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn. In de omgevingsvergunning kan een verplichting worden opgenomen waarin is aangegeven dat de mechanische ventilatie uitgeschakeld kan worden.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

Het dierenpension en de beoogde uitbreiding zijn, zoals te zien is in de inrichtingstekening van bijlage 1 van deze onderbouwing, goed bereikbaar voor de brandweer.

Bij een ongeval met brandbare vloeistoffen, waarbij een plasbrand kan ontstaan, kan de brandweer snel ter plaatse zijn. Een plasbrand is dan goed te bestrijden. Door het tijdig arriveren van de brandweer wordt voorkomen dat het vuur zich snel kan uitbreiden en kan overslaan op gebouwen.

Het ontstaan van een koude BLEVE is niet te bestrijden, omdat de tank meteen explodeert. De branden die door de explosie ontstaan, kunnen wel bestreden worden.

In geval van een fakkelbrand spuit aardgas onder hoge druk uit de leiding en/of uit de ketelwagen. Voor de brandweer bestaat geen bestrijdingsstrategie om de bron te doven. De Gasunie zal op afstand de leiding afsluiten waarna het gas tussen de inblokking moet opbranden en de fakkelbrand na verloop van tijd redden van slachtoffers, het koelen van panden in de omgeving en het bestrijden van secundaire branden.

Een gifwolk is lastig te bestrijden. In sommige gevallen is het mogelijk om een gifwolk neer te slaan met een watergordijn.

De Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid heeft overigens protocollen voor het bestrijden van deze scenario's. In het kader van de beoordeling van het ingediende bouwplan en deze ruimtelijke onderbouwing kan de Veiligheidsregio door de gemeente om advies worden gevraagd.

De eindconclusie is dat het aspect Externe Veiligheid geen belemmering oplevert voor de uitbreiding van het dierenpension.

Beleidskader elektromagnetische straling

Voor hoogspanningslijnen is het beleidskader beschreven in het 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' (Min. VROM d.d. 5 oktober 2005 en het verduidelijkingsadvies VROM 2008). Hierin adviseert de Staatssecretaris van VROM het in acht nemen van een veiligheidszone, waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla.

Voor zendmasten (omroep/GSM/UMTS) zijn in de EU-publicatie 1999/519/EG blootstellingslimieten aanbevolen voor personen die permanent in de nabijheid van zendmasten verblijven. Nederland heeft deze aanbeveling overgenomen en opgenomen in de Telecommunicatiewet.



Figuur 18 afbeelding Antenneregister

Conclusie

Uit de gegevens op de website www.antenneregister.nl blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig zijn die overschrijdingen kunnen veroorzaken van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten.

4.2.8 Duurzaam bouwen

Rijksbeleid

Duurzaam bouwen is een manier van bouwen waarbij het milieu minder wordt belast, er een goede leefkwaliteit wordt gerealiseerd en het gebouw een lange levensduur heeft (bijvoorbeeld door flexibiliteit of goede materiaalkeuze).

Voor nieuwbouw na 1 januari 2021 geldt dat vergunningaanvragen voor utiliteitsbouw moeten voldoen aan de BENG. Dit is een voortvloeisel uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese richtlijn EPBD.

Gemeentelijk beleid

De gemeente volgt het Rijksbeleid als het gaat om wetgeving over lucht-, geluid en bodemkwaliteit. Daarnaast wil de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht een extra inspanning leveren. Daarom heeft de gemeente in september 2019 het actieplan Duurzaamheid 2019-2022 opgesteld. De volgende thema's en ambities zijn in het plan opgenomen:

Energie: Samen met de regio werken we naar een energieneutrale gebouwde omgeving in 2035 en een energieneutraal Drechtsteden in 2050.

- o Energieneutraal en aardgasvrij in 2050.
- o Energiebesparing waar mogelijk, eerst in de gebouwde omgeving.
- o Duurzame energie opwekking waar mogelijk.
- o Een warmtenet is een serieus alternatief.

Klimaatadaptatie: We benutten kansen en zetten realiseerbare en goed zichtbare stappen waarmee we als samenleving in Hendrik-Ido-Ambacht steeds klimaatbestendiger worden.

- o In 2020 zijn de klimaatopgaven en -maatregelen bekend en handelen we daarnaar.
- o In 2050 is Hendrik-Ido-Ambacht klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- o We richten ons openbaar gebied duurzaam in en versterken de biodiversiteit.

Luchtkwaliteit: We spannen ons samen met de regio in voor een schone lucht, die minimaal voldoet aan de wettelijke normen en waar mogelijk aan de gezondheidsnormen (WHO normen).

- o Verbeteren van de luchtkwaliteit.
- o Verbeteren van het binnenklimaat in scholen, publieke gebouwen en bij bedrijven.

Circulaire economie en afval: We zorgen ervoor dat meer afval opnieuw gebruikt kan worden als grondstof en werken toe naar circulair inkopen.

- o Verminderen restafval bij inwoners en bedrijven.
- o Verbeteren afvalscheiding bij inwoners en bedrijven.
- o Zwerfafval tegengaan en bestrijden.
- o In beeld brengen wat we verstaan onder circulair inkopen en hoe we dit gaan realiseren (in samenwerking met regionale inkooppartners).

Conclusie

De ingediende aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit Bouwen zal voldoen aan de wettelijke verplichting van het Bouwbesluit, Gaswet en de BENG. In welke mate wordt bijgedragen aan het realiseren van de gemeentelijke ambitie op het gebied van duurzaam bouwen en het gemeentelijke actieplan zal blijken na afronding van het bouwplan in de fase aanvraag omgevingsvergunning. Hierover zal overleg met de gemeente plaatsvinden. Aanvrager heeft in ieder geval de opzet om het plangebied klimaatadaptief in te richten door toepassing van waterdoorlatende bestrating en beperking van verhard oppervlakte en waterberging te realiseren door infiltratie en waterpartijen.

4.2.9 Water

De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe 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 gemeente en waterschap (voor het plangebied is dat Waterschap Hollandse Delta) samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen.

De watertoets is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets omvat onder meer overleg met de waterbeheerder en de opname van een waterparagraaf. De voorliggende paragraaf is de in het kader van de wet verplichte waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, alle met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van provincie, het waterschap Hollandse Delta en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Omgevingsvisie

Beleid provincie Zuid-Holland

In de Omgevingsvisie van 1 april 2019 zijn de provinciale uitgangspunten opgenomen over het beleid ten aanzien van het aspect water. De Omgevingsvisie geeft invulling aan het wettelijk verplichte regionale waterplan. De provincie kiest voor een duurzaam waterveiligheidsbeleid door in te zetten op sterke keringen en aanpassing in ruimtegebruik, en door te anticiperen op de potentiële gevolgen van overstromingen. Een andere doelstelling is het bevorderen van een leefomgeving die de gevolgen van klimaatverandering en weersextremen kan opvangen.

Beleid waterbeheerder Waterschap Hollandse Delta

Het Waterschap Hollandse Delta heeft een Waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2016-2021. In het Waterbeheerplan geeft het waterschap onder andere aan wat de doelstellingen voor de lange termijn zijn voor het waterbeheer.

Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren.

Het Waterbeheerplan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteiten zorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema Water en Ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor het Waterschap Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Conclusie

Ten aanzien van de uitbreiding van het dierenpension met bijbehorende voorzieningen geldt dat van belang is dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een compensatieplicht geldt van 10% open water voor nieuw aan te leggen verhard oppervlak. Het plangebied biedt voldoende ruimte om de watercompensatie op eigen terrein te realiseren. Bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing geeft inzicht in het te compenseren wateroppervlakte, de wijze waarop deze compensatie is afgestemd op de waterhuishouding ter plaatse en hoe het water landschappelijk wordt ingepast.

Keurverordening Waterschap Hollandse Delta

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen, waterkeringen en waterschapswegen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het waterschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur".

Conclusie

De uitbreiding van het dierenpension is van invloed op de waterhuishouding. Bestaande watergangen worden mogelijk verbreed en nieuwe watergangen aangelegd. Ook de inrichting van de toegangsweg naar het plangebied – die eigendom is van het waterschap - wijzigt als gevolg van de aanleg van in- en uitritten. Indien aan de orde zullen in samenhang met de aanvraag omgevingsvergunning die is ingediend bij de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, bij het waterschap de benodigde vergunningen worden aangevraagd.

Gemeentelijk beleid

Waterplan Van H tot Z (2003)

Voor de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht is één gezamenlijk waterplan opgesteld, omdat de stedelijke watersystemen van beide gemeenten een zodanige samenhang vertonen dat ze niet los van elkaar gezien kunnen worden. Het doel van het plan is om te komen tot een goed beheersbaar en aantrekkelijk watersysteem met helder water van voldoende kwaliteit en gevarieerde veilige oevers dat op de gewenste gebruiksfuncties is afgestemd. Deze doelstelling wordt in het plan geconcretiseerd en vastgelegd. Vervolgens worden doelen vertaald naar de benodigde maatregelen (tot 2010) om deze te realiseren. Het plan geeft aan op welke termijn de maatregelen worden gerealiseerd, wie ze uitvoert en hoe ze worden gefinancierd. Daarnaast is een toekomstvisie voor de langere termijn (2020) voor het bestaand stedelijk gebied opgesteld.

Gemeentelijk rioleringsplan 2019-2023

Het GRP is als strategisch en beleidsmatig planningsinstrument de basis voor onze rioolwerkzaamheden. Het doel van het GRP is dat beleidsvoornemens en de daaruit volgende maatregelen voor inzameling, transport en (lokale) verwerking van stedelijk afval-, hemel- en grondwater voor de periode 2019-2023 worden vastgelegd.

Een nadere uitwerking van de in het GRP beschreven strategie zal jaarlijks plaatsvinden in operationele programma's waarvan het college jaarlijks gedurende de planperiode op de hoogte zal worden gehouden.

Het plangebied bevindt zich binnendijs tussen de Achterambachtseweg, A16 en de Rijksweg. Het plangebied bevindt zich niet in een beschermingszone van een regionale waterkering.

Kunstwerken

Grondwateronttrekking

Rioolstelsel en waterkwaliteit

41

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Uitgaande van aansluiting op de huidige drukriolering is afkoppeling van schoon (hemel)water aan de orde en verplicht. Door de nabijheid van watergangen en het graven van extra water in het plangebied is dit eenvoudig realiseerbaar.

Met betrekking tot de nieuwe bebouwing wordt door initiatiefnemer aandacht besteed aan het beperken van uitlogende materialen die in aanraking komen met hemelwater, zoals koper, lood of zink als dakbedekking en in goten/pijpen.

Het waterschap streeft naar goede leef-, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied. De planontwikkeling voorziet hierin. Er wordt extra water gegraven wat bijdraagt aan de leef-, verblijf-, en voortplantingsmogelijkheden.

Watertoets

De watertoets is op 15 oktober 2021 uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn als **bijlage 4** bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. De conclusie is dat er geen grote waterbelangen spelen. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat.

4.2.10 Wet Natuurbescherming (Wnb)

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

Natura-2000 gebieden;
Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een ruimtelijk plan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan,

onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Strategische reservering natuur

De strategische reservering natuur betreft de nog te realiseren nieuwe natuur die substantieel bijdraagt aan de Natura2000- en/of Kaderrichtlijn Water-doelen, maar waarvoor tot 2027 onvoldoende zekerheid van realisatie is. Daarom maakt de strategische reservering natuur (nog) geen deel uit van het NNN.

Deze gebieden zijn volledig voor de agrarische functie te gebruiken, maar er moet worden voorkomen dat andere functies kunnen worden gerealiseerd die leiden tot waardevermeerdering ten opzichte van de agrarische functie.

Karakteristieke landschapselementen

Het landschap in Zuid-Holland staat door de huidige technische en economische ontwikkeling onder druk. Het karakter en de herkenbaarheid van de verschillende landschapstypen in Zuid-Holland dreigen meer en meer verloren te gaan. Landschapselementen zijn niet alleen voor het landschappelijk beeld, maar ook vanwege hun ecologische waarde belangrijk voor het landschap. De Provincie Zuid-Holland hecht grote waarde aan deze elementen en wil ze zoveel mogelijk in stand houden en versterken.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De

voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Bij de voorbereiding van de ruimtelijke onderbouwing moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

Conclusie

Door Bureau Stadsnatuur is op 13 september 2019 een flora en fauna Quick scan uitgevoerd voor het plangebied en directe omgeving. Dit verkennende onderzoek maakt vooraf aan de werkzaamheden inzichtelijk welke beschermde soorten in het plangebied voorkomen. Daarnaast is geanalyseerd of de ruimtelijke ontwikkeling negatieve effecten heeft op beschermde natuurgebieden en beschermde houtopstanden. De Quick scan is uitgevoerd op basis van een veldbezoek, gecombineerd met een literatuurstudie. De resultaten van het onderzoek zijn als **bijlage 5** bijgevoegd.

Bij de realisatie van de uitbreiding van het dierenpension en de terreininrichting zal rekening worden gehouden met de aanbevelingen uit de quick scan. Daarnaast zal door aanvrager in het kader van de uitwerking van het bouwplan worden gezien in hoeverre beschermde flora en fauna kan worden versterkt door het concept van natuurinclusief bouwen toe te passen (Vink, Vollaard & de Zwarte 2017). Dit houdt in dat vanaf de ontwerpfase gekeken wordt naar mogelijkheden voor flora en fauna, zoals nestvoorzieningen voor vogels of verblijfplaatsen van vleermuizen.

Programma Aanpak Stikstof

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. De depositie van stikstof is een van de belangrijkste belemmeringen om de Europese natuurdoelen te halen. Stikstofdepositie leidt tot vermesting en/of verzuring van de bodem. In natuurgebieden kan dit negatieve effecten hebben op de aanwezige, beschermde flora en fauna.

Uitspraak Afdeling Bestuursrecht Raad van State inzake Programma Aanpak Stikstof

De Afdeling heeft op 29 mei 2019 uitgesproken dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer mag worden gebruikt als toetsingskader voor projecten nabij Natura 2000-gebieden. Op basis van het PAS werd namelijk vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van maatregelen voor beschermde natuurgebieden, alvast toestemming gegeven voor activiteiten

die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden. Het vooraf daarvoor toestemming verlenen is in strijd met Europese regelgeving. Positieve gevolgen moeten vanaf heden bij een passende beoordeling (wetenschappelijk) vast staan. Alhoewel het merendeel van de zaken over veehouderijen gaat, zijn de uitspraken ook van belang voor projecten voor andere activiteiten zoals wonen, fabrieken, bedrijven, kantoren en infrastructuur nabij Natura 2000-gebieden.

Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering

Op 1 juli 2021 is de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking getreden. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw- sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunningstraject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt.

Conclusie

Het plangebied ligt op grote afstand van Natura 2000-gebieden. De dichtstbijzijnde gebieden zijn de Boezems van Kinderdijk ten noorden van het plangebied en rivier de Oude Maas ten zuiden ervan; elk op circa 4 kilometer afstand. Gezien de grote afstand tot de Natura 2000-gebieden, de relatief beperkte omvang van de ontwikkeling in het plangebied en het gebruik kunnen negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van de beschermde natuurgebieden redelijkerwijs uitgesloten worden.

4.2.11 Archeologie en Cultuurhistorie

Rijksbeleid

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie is opgenomen dat de provincie Zuid-Holland zorg draagt voor het beschermen en bewaren van archeologische waarden. Dit om te zorgen voor beschermd, benut, en beleefbaar cultureel erfgoed. De provincie regelt dit door kaders te stellen via de omgevingsverordening. Doel hierbij is deze waarden 'in situ' te behouden, dat wil zeggen dat het archeologisch erfgoed in principe niet verstoord mag worden.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft een archeologiebeleid geformuleerd, dat op 13 januari 2014 is vastgesteld door de gemeenteraad. Dit archeologiebeleid bestaat uit de beleidsnota, een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart en een beleidsadvies. De nota gebaseerd op de uitgangspunten en principes van het Verdrag van Malta en gaat uit van behoud van het cultureel erfgoed in situ (op locatie en veiliggesteld in de bodem). Daarnaast gaat het beleid uit van het principe 'de verstoorder betaalt'. Het beleid krijgt vooral gestalte door de bescherming van archeologische waarden en verwachtingen via de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan vormt hierin het centrale instrument.

Bij een nieuwe ontwikkeling, waarbij het noodzakelijk is een bodem verstorende activiteit uit te voeren op een plaats waar archeologische waarden aanwezig zijn of verwacht worden, zal door de gemeente worden getoetst of aan die activiteit specifieke voorwaarden verbonden moeten worden. Dit geschiedt aan de hand van de Archeologische Monumentenzorgcyclus, die erop is gericht om kennis te verzamelen om vervolgens een afgewogen besluit te kunnen nemen over het al dan niet of onder voorwaarden toestaan van die bodemverstorende activiteit. Bij de verlening van omgevingsvergunningen kunnen dan voorschriften worden opgenomen over (bijvoorbeeld) aanpassingen van het bouwplan, archeologievriendelijk heien of het beperken van bodemingrepen.

Vigerende bestemmingsplan

Op grond van het bestemmingsplan “Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht”, vastgesteld door de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht op 10 september 2012 geldt ter plaatse van het plangebied een archeologische dubbelbestemming. Op grond van artikel 19 van de planregels geldt een onderzoeksverplichting indien sprake is van een bodemverstoring van meer dan 100 m² met een diepte van meer dan 0,3 meter beneden het maaiveld.

Conclusie

Door SOB Research is een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is in **bijlage 6** van de toelichting opgenomen. Doel van het archeologisch vooronderzoek was vast te stellen of er in het plangebied sprake is (of kan zijn) van archeologische resten die door de ingrepen verstoord dreigen te worden en, indien mogelijk, uitspraken te doen over de waarde hiervan in termen van fysieke en inhoudelijke kwaliteit zoals zeldzaamheid en gaafheid.

Op grond van het uitgevoerde onderzoek wordt door de archeologisch deskundige geconcludeerd dat archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk is. Gelet op de onderzoeksresultaten (rapport BOOR uit 2007 en recente rapport SOB Research) bestaat er ter plaatse van de beoogde uitbreiding van het dierenpension geen risico op verstoring van archeologische resten.

4.12 Onderzoeksplicht vanwege mer-wetgeving

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije

m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

Per 7 juli 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen. Het bevoegd gezag dient binnen zes weken na indienen een m.e.r.-beoordelingsbesluit af te geven. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing hoeft echter niet gepubliceerd te worden.

Conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, of een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). Dit geldt ook voor een landinrichtingsproject van meer dan 125 ha (Bijlage onderdeel D9). De beoogde ontwikkeling bestaat uit de uitbreiding van een dierenpension met bijbehorende voorzieningen die qua oppervlakte ruim onder de genoemde drempelwaarden blijft.

Uit de uiteenzetting van voorgaande milieuparagrafen blijkt dat beoogde uitbreiding van het dierenpension geen onderdelen bevat die in hoge mate bijdragen aan de aspecten cumulatie met andere projecten, de locatie van het plan, verontreiniging- en hinder, risico's van zware ongevallen en risico's voor de menselijke gezondheid. Aspecten die voorgaand niet zijn behandeld, worden hieronder nader toegelicht.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Tijdens de ontwikkeling van het plan wordt gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen, dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn.

De productie van afvalstoffen

Het ontstaan van afval tijdens de bouw is tevens vanzelfsprekend. Dit is op elke willekeurige locatie het geval.

Verontreiniging en hinder (geur, energie en verwerking van afvalstoffen)

Er vinden bij de voorgenomen activiteit geen geur veroorzakende werkzaamheden plaats. Tijdens de bouw wordt vanzelfsprekend energie gebruikt, dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De afvalstoffen worden zo veel mogelijk gescheiden ingezameld en afgevoerd. Afvoer geschiedt door een erkende inzamelaar.

Relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid natuurlijke hulpbronnen

Onder natuurlijke hulpbronnen wordt verstaan alle van nature aanwezige stoffen die van economisch nut kunnen zijn (zoals zoet water, delfstoffen, bos als houtleverancier). Voor zover natuurlijke hulpbronnen aanwezig zijn, worden deze niet aangesproken of beïnvloed door de voorgenomen activiteiten.

Op basis van de inhoud van deze toelichting en uitgevoerde onderzoeken kan vastgesteld worden dat gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, er geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk besluit moet op grond van het Bro onderzocht worden respectievelijk aannemelijk worden gemaakt. Dat betekent enerzijds dat aannemelijk moet worden gemaakt dat de door de gemeente te maken kosten moeten zijn gedekt dan wel op de bij de uitvoering van het project betrokken partijen moeten kunnen worden verhaald. Anderzijds moet worden onderzocht of

- 1) de kosten van overige partijen van een deugdelijke dekking zijn voorzien en
- 2) het project naar objectieve maatstaven, ook geabstraheerd van de concreet betrokken partijen, vanuit financieel-economisch perspectief tot uitvoering zou kunnen komen.

Met betrekking tot de dekking van de door de gemeente te maken kosten kan worden vastgesteld, dat de gemeentelijke kosten via de te betalen legesvergoeding worden gedekt.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp van de omgevingsvergunning en de ruimtelijke onderbouwing worden voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de termijn van terinzagelegging kan een zienswijze worden ingediend tegen de ontwerp omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing. Dit kan schriftelijk of mondeling.

Op grond van de artikelen 6.18 Bor en 3.1.1 Bro wordt over een project overleg gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het project in het geding zijn. Volgens de nota van toelichting bij artikel 3.1.1. van het Bro (blz. 54; Stb. 2008, 145) kan het overleg beperkt te blijven tot die overheidsinstanties waarmee overleg werkelijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de taak of verantwoordelijkheid van het andere overheidsorgaan ontoelaatbaar wordt beperkt, of dat het door dat orgaan te behartigen belang aantoonbaar wordt geschaad. Onderhavig plan wordt in het kader van dit vooroverleg voorgelegd aan:

- Provincie Zuid-Holland;
- Waterschap Hollandse Delta
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid.