

Ruimtelijke onderbouw

Project	<i>Pier14 - horeca</i>
Status	<i>3.1</i>
Projectnummer	<i>20118</i>
Datum	<i>13 juli 2023</i>
Auteur	<i>T.J. de Baare BSc LLB</i>
Controle	<i>drs. ing. M.L.W. Andela</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Projectplan	5
2.3	Vigerend bedrijventerrein groote lindt	7
3	Ruimtelijk beleid	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	20
4	Omgevingsaspecten	28
4.1	Stedenbouwkundige motivering	28
4.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	30
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	31
4.4	Bedrijven en milieuzonering	32
4.5	Bodem	33
4.6	Externe veiligheid	34
4.7	Geluid	38
4.8	Luchtkwaliteit	39
4.9	Natuur	40
4.10	Verkeer en parkeren	44
4.11	Water	45
4.12	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	47
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	48
5.1	Economische uitvoerbaarheid	48
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	50

1 INLEIDING

In opdracht van Nautisch Maritiem Zwijndrecht Beheer B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste horecaontwikkeling ter plaatse van de Lindtsedijk 14 te Zwijndrecht. Initiatiefnemers zijn voornemens om het terrein van de in 2016 gefailleerde Loveld/ Schokbeton te herontwikkelen met in hoofdzaak nautische functies, waardoor een maritiem cluster ontstaat. Onderdeel van het maritiem cluster betreft de realisatie van een horecagelegenheid, direct gelegen aan de Oude Maas en Schokhaven, aan het uiteinde van PIER14.

De locatie waar horeca is gewenst, kent de bestemming 'Bedrijf', de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1' en de gebiedaanduiding 'gezond industrieterrein'. Voorliggende rapportage is opgesteld ten behoeve van de beoogde horecaontwikkeling aan de Lindtsedijk 14, aangezien het initiatief in strijd is met het bestemmingsplan "bedrijventerrein Groote Lindt" dat horeca op deze locatie niet toestaat.

Op 4 april 2022 en 9 april 2022 is door initiatiefnemer een tweedelig RIT-verzoek ingediend voor de plannen van de herontwikkeling van het voormalige Schokbetonterrein. In aanvulling hierop is op 21 april en 10 mei 2022 een uiteenzetting gegeven aan de leden van het ruimtelijk intake team van de gemeente. Beide verzoeken zijn door het college behandeld in de vergadering van 5 juli jl. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het college een positieve grondhouding onder voorwaarde heeft ingenomen over de twee RIT-verzoeken.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling in strijd is met het bestemmingsplan dat ter plaatse vigeert dient een planologische procedure doorlopen te worden. Onderdeel van de te doorlopen planologische procedure betreft de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het voorgenomen initiatief aan zowel de ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

1.1 LEESWIJZER

Voorliggende rapportage is uit een zestal hoofdstukken opgebouwd:

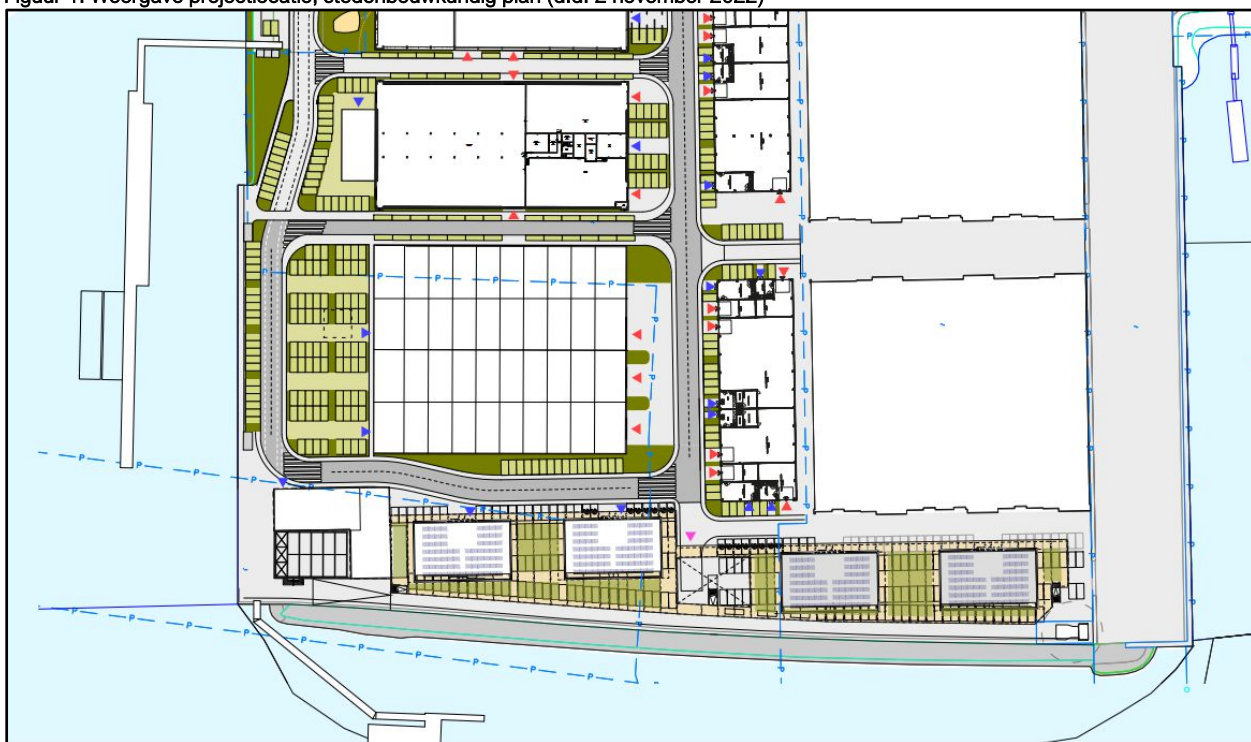
- Hoofdstuk 1 betreft de inleiding;
- Hoofdstuk 2 betreft de projectbeschrijving;
- Hoofdstuk 3 betreft toetsing aan het ruimtelijk beleid;
- Hoofdstuk 4 betreft toetsing aan de omgevingsaspecten;
- Hoofdstuk 5 betreft een beschrijving van de uitvoerbaarheid;
- Hoofdstuk 6 betreft de conclusie.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie waar voorliggende rapportage betrekking op heeft is onderdeel van het voormalige terrein van Loveld/ Schokbeton en ligt aan de rivier de Oude Maas. In gevolge van het faillissement van Loveld/ Schokbeton in 2016 is de projectlocatie buiten gebruik geraakt. De locatie is onderdeel van het bedrijventerrein 'Groote Lindt'. Dit bedrijventerrein ligt ingeklemd tussen de Oude Maas en de Lindtsedijk. Het bedrijventerrein betreft derhalve buitendijks gebied. Voorliggende rapportage betrekking op het zuidwestelijk deel van het terrein zoals op onderstaand figuur met de aanduiding 'horeca' is weergegeven.

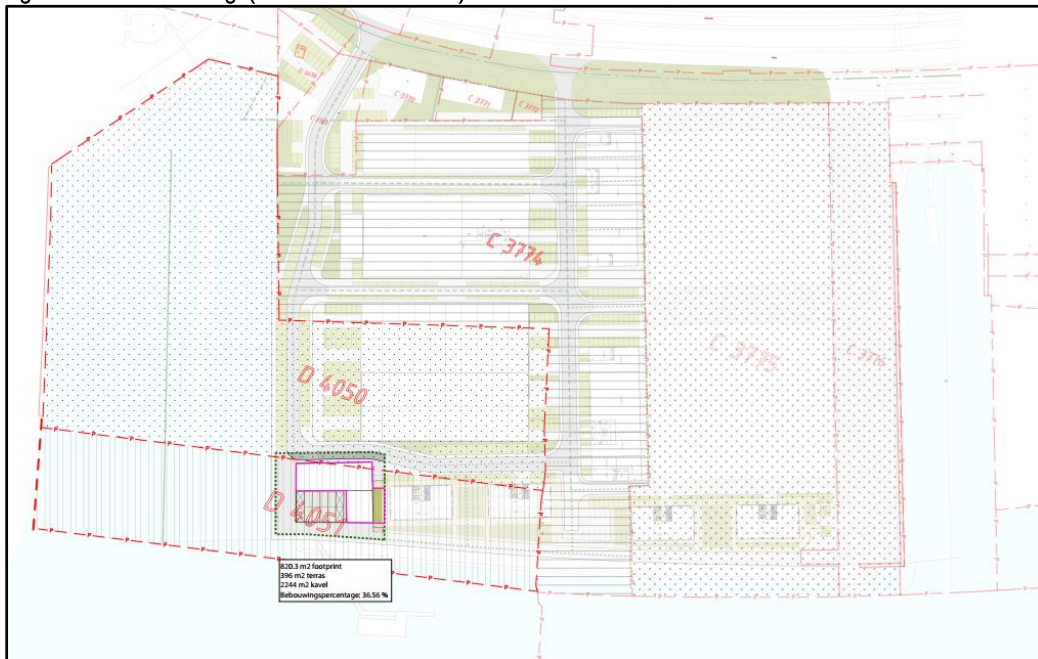
Figuur 1. Weergave projectlocatie, stedenbouwkundig plan (d.d. 2 november 2022)



2.2 PROJECTPLAN

De beoogde horecagelegenheid wordt gerealiseerd op het zuidwestelijke deel van het perceel aan de Lindtsedijk 14 te Zwijndrecht.

Figuur 2. Situatietekening (d.d. 2 november 2022).



De horecagelegenheid zal gerealiseerd worden op een locatie die nu nagenoeg volledig bebouwd is. De bebouwing ligt deels op de voormalige vlechterij langs de Oude Maas, silo's langs de Schokhaven en de voormalige schokhal.

Het gebouw zal gerealiseerd worden door transformatie van de bestaande bebouwing. Op de fundering en begane grondvloer van de vlechterij en silo's en delen van de opgaande constructie van de voormalige bebouwing zal behouden blijven en hergebruikt worden.

De totale ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden omvat circa 1.321 m² GO. Het ontwerp van het nieuwe horeca gebouw bestaat uit de volgende vierkante meters verblijfsruimte:

- BG: 548 m² GO
- Eerste verdieping: 340 m² GO
- 2e verdieping: 107 m² GO
- Ondergeschikte ruimte (opslag, verkeersruimte, etc.) ten behoeve van het restaurant betreft 326 m² GO.

Daarnaast wordt voorzien in circa 699 m² bvo niet overdekte gebouw gebonden buitenruimte. Waaronder een terras op de begane grond van circa 397 m² bvo, een dakterras op de eerste verdieping van 210 m² en installatieruimte op de tweede verdieping van circa 92 m². Tot slot is er op de 2e verdieping een overdekte gebouwgebonden buitenruimte, als balkon, van 27,9 m² bvo. In de bijlage zijn de oppervlaktetaten en tekeningen hiervan opgenomen. De beoogde horeca betreft een restaurant waarbij ook de mogelijkheid bestaat om 's ochtends en 's middags ontbijt en lunch af te halen. De horeca is met name gericht op de bedrijvigheid op PIER14, en de omgeving. Tevens kunnen wandelaars, fietsers, gebruikers van de waterbus en omwonenden gebruik maken van de horecafaciliteiten.

Op de begane grond wordt een To-go formule beoogd voor het afhalen van koffie, broodjes, croissants et cetera. Op deze eerste bouwlaag komt tevens een restaurant met keuken en bar en een imposante entree. Hier bestaat ook de mogelijkheid om buiten op het terras plaats te nemen met een heerlijk uitzicht op de Oude Maas.

Op avonden wanneer de maximale capaciteit van de begane grond is bereikt kan uitgeweken worden naar de 1e verdieping. Tevens zal de 1e verdieping zich goed lenen voor besloten bijeenkomsten zoals bedrijfspresentaties, personeelsbijeenkomsten gedurende de dag en de avonden. De eerste verdieping beschikt over een dakterras met zicht op de Oude Maas.

Figuur 3. Impressie ontwerp noord.



Tot slot is op de tweede verdieping een vergaderruimte en private dining room en kantoorruimte aanwezig. Deze gelegenheid is te gebruiken voor samenkomsten waarbij meer privacy gewenst is, zoals bijvoorbeeld zakelijke afspraken.

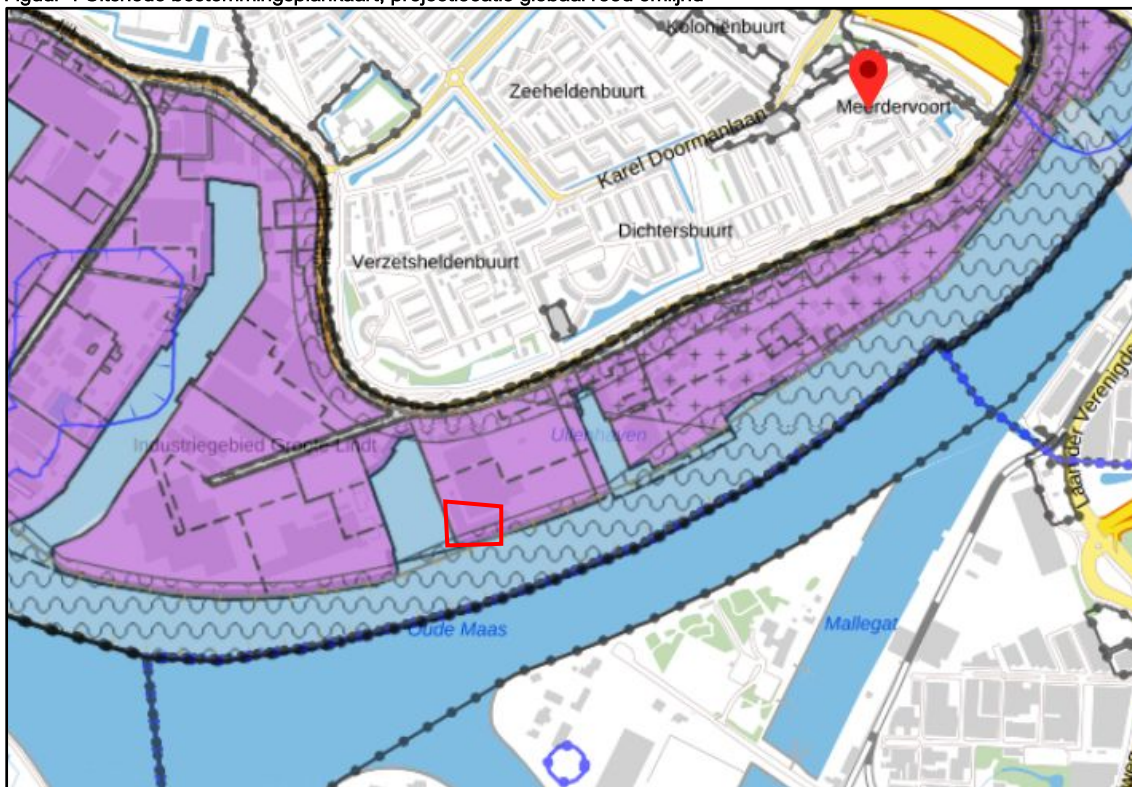
De toegangsweg tot de horecagelegenheid betreft een aantrekkelijk ingerichte route voor voetgangers, fietsers, scooters en auto's die vanaf de Lindtsedijk over het terrein langs de Schokhaven zal worden aangelegd. Langs deze toegangsweg zullen stallingsplaatsen voor de horeca worden gerealiseerd. Vanaf deze stallingsplaatsen is de horecagelegenheid vervolgens te bereiken via het nog aan te leggen voetpad.

2.3 VIGEREND BEDRIJVENTERREIN GROOTE LINDT

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan "bedrijventerrein Groote Lindt" vigerend. Dit plan is op 4 februari 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Zwijndrecht. Tevens vigeert ter plaatse het bestemmingsplan "Partiële herziening verbod voor de winning van schaliegas en schalieolie, gemeente Zwijndrecht", vastgesteld op 31 maart 2015 en het bestemmingsplan "1^e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling", vastgesteld op 22 januari 2019. De locatie waar horeca is gewenst, kent de bestemming 'Bedrijf', de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1' en de gebiedsaanduiding 'gezoneerd industrieterrein'. Er geldt voor het gehele gebied een bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot 15 meter.

Er is een dubbelbestemmingen 'Waterstaat' opgenomen in het kader van de waterkering en waterstaatkundige voorzieningen.

Figuur 4 Uitsnede bestemmingsplankaart, projectlocatie globaal rood omlijnd



Partiële herziening verbod voor de winning van schaliegas en schalieolie, gemeente Zwijndrecht

Het bestemmingsplan "Partiële herziening verbod voor de winning van schaliegas en schalieolie, gemeente Zwijndrecht" is vastgesteld op 31 maart 2015 en is van toepassing ter plaatse van het projectgebied. De gemeente Zwijndrecht is 'schaliegasvrij' verklaard. Boringen zijn niet toegestaan, maar door middel van de 'Partiële herziening verbod voor de winning van schaliegas en schalieolie, gemeente Zwijndrecht' is de verbodsbepaling verankerd in het bestemmingsplan. De partiële herziening heeft tot gevolg dat onder de algemene bouwregels wordt opgenomen dat het verboden is om bouwwerken op te richten voor het (proef)boren naar gas (waaronder schaliegas) en het (proef)boren naar olie (waaronder schalieolie). Daarnaast is ook in de gebruiksregels opgenomen dat het (proef)boren naar gas (waaronder schaliegas) en het (proef)boren naar olie (waaronder schalieolie) onder strijdig gebruik wordt verstaan.

1e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling

Het bestemmingsplan "1e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling" is vastgesteld op 22 januari 2019. Deze eerste herziening van het bestemmingsplan 'Groote Lindt' heeft betrekking op het onderdeel industrielaawaai en op de bedrijfswoning aan de Oudemaasweg 7. In het bestemmingsplan is de geluidruimteverdeling geborgd. Op basis van akoestisch onderzoek is de beschikbare geluidruimte toebedeeld aan de gronden. Het gehele bedrijventerrein, waaronder ook de projectlocatie, is daartoe onderverdeeld in verschillende akoestische gebiedseenheden. In het bestemmingsplan is de geluidemissie per akoestische gebiedseenheid vastgelegd. Hiervoor zijn op de verbeelding de waarden voor de dag-, avond- en nachtemissie per akoestische gebiedseenheid opgenomen.

Toets beoogd initiatief aan bestemmingsplan "bedrijventerrein Groote Lindt"

De totale ontwikkeling van het westelijk deel van het terrein betreft de realisatie van een horecabestemming, een tweetal kantoorgebouwen en meerdere bedrijfshallen. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van de beoogde horeca-ontwikkeling aan het zuidwestelijke deel van PIER14, gelegen aan de Oude Maas en Schokhaven. Binnen de geldende bestemming 'Bedrijf' is het beoogde horeca initiatief

niet toegestaan. Voor het gehele terrein aan de Oude Maas geldt een bouwvlak. De maximale bouwhoogte ter plaatse van 15 meter wordt als gevolg van het initiatief niet overschreden.

Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken wordt een planologische procedure doorlopen. Het betreft een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplanprocedure.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. In het kader van de nahangprocedure kunnen in de Nationale omgevingsvisie nog opmerkingen en wensen van de Tweede Kamer worden verwerkt. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 6. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Op het projectgebied zijn geen nationale belangen van toepassing. Hiermee is de Nationale Omgevingsvisie niet relevant voor de projectlocatie, die wordt gekenmerkt door een hoog abstractie en schaalniveau.

3.1.1.2 Conclusie

Geen van de 21 nationale belangen wordt geraakt met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

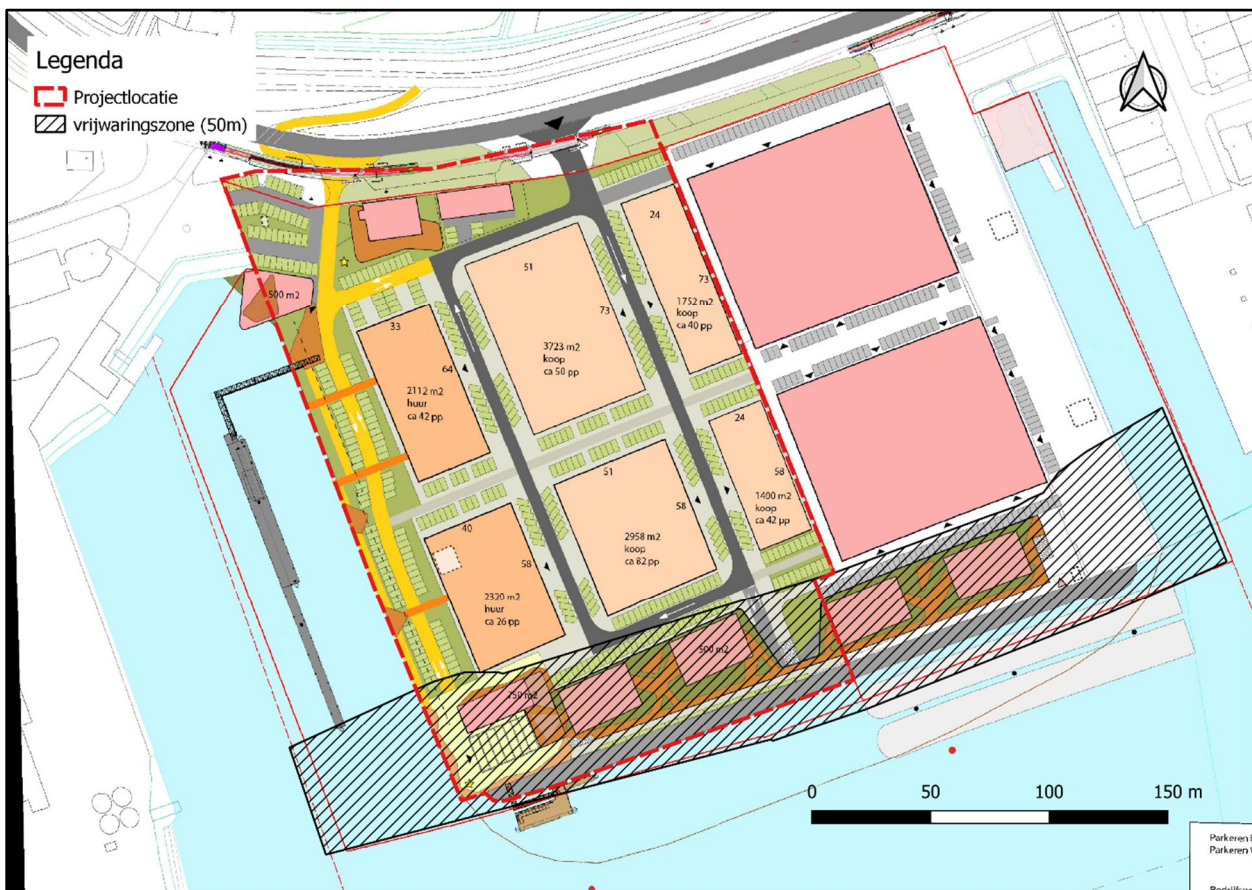
3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening worden rijksvaarwegen beschermd middels een vrijwaringszone. Binnen deze zone wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

De grote van de vrijwaringszone is afhankelijk van de CEMT-klasse van de rijksvaarweg. Voor de Oude Maas is een CEMT-klasse VI van toepassing, waarvoor een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg geldt. De projectlocatie betreft is daarnaast gelegen binnen een afstand van 300 meter van een havenuitvaart, namelijk van de Uilenhaven en de Schokhaven. Hierdoor wordt uitgebreid tot vrijwaringszone 50 meter aan weerszijden van de rijksvaarweg.

Binnen de vrijwaringszone van 50 meter wordt als gevolg van de ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt de horecabestemming beoogd.



Het Barro legt restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien. Door AA-Planadvies is een deskundigenoordeel gegeven over het bouwplan PIER14 langs de Oude Maas. Het advies, d.d. 12 juli 2023 (eindversie 2.3) is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Op grond van het deskundigenoordeel kan het volgende geconcludeerd worden:

Er zullen geen nautische belemmeringen binnen de vrijwaringszone van 50 meter, zoals bedoeld in artikel 2.1.3. van het Barro, optreden:

1. Het bouwplan komt fysiek niet in het bevaarbare deel van de rivier te staan, de vrije doorvaart wordt niet belemmerd.
2. De zichtlijnen aan boord van de schepen op de rivier worden niet belemmerd. De rivier heeft ter plaatse een flauwe bocht, de projectlocatie staat in een binnenbocht, maar steekt niet uit ten opzichte van de buurpercelen. De zichtlijnen vanuit de haven zijn in de huidige situatie al ernstig belemmerd. In de Uilenhaven treedt een niet-significante verslechtering op. In de Schokhaven treedt een verbetering op doordat een deel van de bebouwing op de hoek wordt verwijderd. Het plan is in de huidige situatie acceptabel vanwege de ruime afstand (45 meter) tussen de havenkop en de genormaliseerde vaargeul en de verplichte scheepvaartbegeleiding die in het gebied geldt. In de toekomst wordt de ondiepte mogelijk verwijderd en wordt de afstand gerelateerd aan het principe van een bermstrook van 20 meter uit de oever.

3. Het contact tussen scheepvaart en bedienings- of begeleidingsobjecten wordt niet belemmerd. Er blijft voldoende vrije ruimte voor de vaarwegbeheerder over om aanwijzingen voor de scheepvaart op de oever te kunnen plaatsen.
4. De toegankelijkheid van de vaarweg voor hulpdiensten is ruim voldoende. Er wordt een weg met een breedte van 5 meter op de oever aangelegd voor bestemmingsverkeer, hulpdiensten en onderhoud.
5. Het uitvoeren van beheer en onderhoud door RWS kan op dezelfde wijze worden voortgezet. Er verandert weinig aan de situatie.

De risico's op aanvaring van de projectlocatie zijn beoordeeld in het kader van Externe veiligheid. De maximale situatie waarmee gerekend moet worden treedt op bij een waterstand van NAP +1,80 (Grenspeil). Uit simulaties blijkt dat de bebouwing bij een aanvaring door een geladen duwstel niet fysiek zal worden geraakt. Bij een leeg duwstel zal het parkeerdek worden beschadigd en is enige lichte schade aan de bebouwing niet volledig uit te sluiten.

Overeenkomstig de Ontwerprichtlijnen Vaarwegen (RVW) moet voor de scheepsboeg van een duwbak rekening worden gehouden met een overkraging van 5 meter vanaf de +2,80 NAP-lijn. Aan deze eis wordt ruim voldaan.

Overeenkomstig tabel 32 van de Ontwerprichtlijnen Vaarwegen (RVW) moet een vrije ruimte van 10 meter in acht worden genomen als zone voor het onderhoud van de oever. In het plan is de afstand tussen het parkeerdek en de waterlijn tenminste 13 meter. Dit is voldoende.

De horecafunctie die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, komt in een bestaand gebouw en er vindt geen rivierwaartse uitbreiding van de bebouwing plaats. Ook niet met terrassen of buitenfuncties. Het gedeeltelijk verwijderen van de buitenmuren van het bestaande gebouw heeft een positief effect op de zichtlijnen vanuit de Schokhaven. De horecafunctie is daarmee op deze plaats acceptabel.

Alhoewel de Oude Maas formeel een zeehaventoegang is, vindt er ter plaatse van de projectlocatie geen zeevaart plaats. Grote zeeschepen buigen al eerder af en gaan de Krabbegemaal in. Er zijn dus geen risico's voor aanvaring door zeevaart. Uit de ongevallenregistratie in de SOS-database blijkt dat de rivier ter plaatse druk bevaren is en dat ongevallen ter plaatse van de projectlocatie regelmatig voorkomen (gemiddeld 7x per jaar). Slechts 6% betrof een aanvaring met een object en 9% was significant

3.1.2.1 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het Barro geen belemmering vormt voor hetgeen middels voorliggende ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakt dient te worden.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten nader worden behandeld.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid – Holland

Per 1 april 2019 is de Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de omgevingsvisie is het al bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en

Omgevingsverordening. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities. In de Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving vastgesteld.

Naar een klimaatbestendige delta

Het inrichten van de fysieke leefomgeving op een manier waarop deze klimaatbestendig blijft. Voorbeelden daarvan zijn: meer ruimte bieden aan water en het rekening houden met de impact van klimaatverandering bij nieuwe ruimtelijke projecten.

Naar een nieuwe economie: the next level

De stap van fossiele economie naar een circulaire economie in 2050, met grote gevolgen voor onder andere het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. Er wordt ingezet op bijvoorbeeld digitalisering en een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving.

Naar een levendige meerkernige metropool

De stap naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Er moet een fors aantal woningen worden gerealiseerd en de woonvoorraad dient te worden verduurzaamd. Ook zullen steden met elkaar verbonden moeten worden tot één metropolitaan gebied. In dit gebied zullen we moeten inzetten op het versterken van het leef- en vestigingsklimaat.

Energievernieuwing

Zuid-Holland wil de fossiele bronnen vervangen door hernieuwbare bronnen. Er worden maatregelen genomen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Ook wordt ingezet op innovatie: nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte.

Best bereikbare provincie

De provincie moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra. Er worden verkeersknelpunten aangepakt en de mobiliteitssector kan schoner worden gemaakt en verduurzaamd. Ook wordt ingezet op OV, gebruik van de fiets en vervoer over water.

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Een groene leefomgeving draagt bij aan een gezonde leefstijl van de inwoners van de provincie, maar het landschap en de biodiversiteit staat ook onder druk door het groeiend aantal inwoners, economische ontwikkeling en klimaatverandering. De kwaliteit van de leefomgeving kan worden versterkt door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Daarnaast wordt vanuit twaalf samenhangende opgaven de zorg voor een goede omgevingskwaliteit ingevuld. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten.

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een

ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.

- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen.
- Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie.

Inpassing

Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of de herstructurering van een woonbuurt. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.

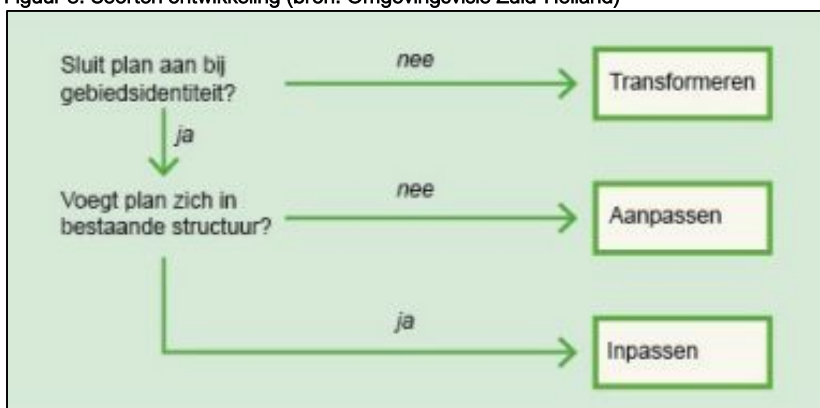
Aanpassing

Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat. Ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

Transformatie

Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. De ontwikkeling past niet bij de aard en schaal van het gebied. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Bij transformatieopgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen en een kwalitatief optimaal resultaat. Gelet op de verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Ook hierbij kunnen ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig zijn om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

Figuur 8. Soorten ontwikkeling (bron: Omgevingsvisie Zuid-Holland)



De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en de richtpunten op gebiedsniveau en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast het generieke kwaliteitsbeleid dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn.

Gebieden met topkwaliteit (beschermingscategorie 1)

Een relatief beperkt aantal gebieden is zo bijzonder, waardevol of kwetsbaar, dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen, voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen. Deze gebieden dragen in hoge mate bij aan de identiteit, beleving en biodiversiteit van Zuid-Holland, vormen een tegenhanger van het stedelijk gebied en versterken aldus het onderscheidend karakter van de provincie

Gebieden met bijzondere kwaliteit (beschermingscategorie 2)

De provincie wil een aantal specifieke waarden en gebieden in stand houden omdat ze landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. In die hoedanigheid leveren ze een belangrijke en specifieke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland. De instandhouding van deze waarden vraagt om hierop toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling, naast de generieke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar met inachtneming van het instandhouding van de specifieke waarden.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling kan beschouwd worden als een inpassingsontwikkeling passend bij de schaal en aard van de omgeving. De totale herontwikkeling van het in 2016 gefailleerde van Loveld/ Schokbeton-terrein behelst de ontwikkeling van een maritiem cluster. Het beoogd initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, op het westelijk deel, voorziet in de realisatie van horeca en maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van een maritiem cluster. Onderdeel van dit cluster is ook de waterbushalte waarmee een nieuw op- en afstappunt wordt gerealiseerd voor het vervoer over water. Om de toegankelijk van dit punt te bevordering wordt tevens een goed bereikbaar fietspad aangelegd.

De directe omgeving van de projectlocatie betreft het havengebied van Zwijndrecht en bestaat hoofdzakelijk uit bedrijfsbestemmingen. Het merendeel van de projectlocatie wordt 'nat' gebruikt en circa 1/3^e van de bedrijven betreffen watergebonden-bedrijven.

3.2.1.2 Conclusie

Het voorgenomen initiatief is niet in strijd met de Omgevingsvisie Zuid – Holland.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid – Holland

Per 1 april 2019 is, naast de Omgevingsvisie, ook de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening in werking getreden. De inhoud van de omgevingsvisie is voor een groot deel leidend voor de inhoud van de omgevingsverordening. In de verordening van provinciale staten van Zuid-Holland zijn de regels opgenomen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Hoe groot die ruimtelijke impact is wordt in specifieke gevallen bepaald aan de hand van gebiedsprofielen en door onderscheid te maken in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Gelet op het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ontwikkeling per saldo niet afneemt, dient de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit een integraal onderdeel te vormen van de planvorming en afweging. Onderstaand artikel is van toepassing op het plangebied.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

1. Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:
 - a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening
 - b. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.
2. Gedeputeerde staten kunnen bij de aanvaarding van een regionale visie aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Gedeputeerde staten kunnen een regionale visie voor wonen of bedrijventerreinen vaststellen. Een bestemmingsplan bevat geen bestemmingen die in strijd zijn met de door gedeputeerde staten vastgestelde regionale visie.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Zoals beschreven in voorgaande paragraaf betreft de voorgenomen ontwikkeling een inpassingsontwikkeling. De ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit en voorziet geen wijziging op structuurniveau. Het beoogd maritiem cluster past bij de aard en schaal van het gebied.

De projectlocatie is op grond van de Omgevingsverordening gelegen binnen de gronden bestemd als buitendijks bebouwd gebied behorende bij kaart 13: Veiligheid, buitendijks bebouwd gebied.

Figuur 9. Uitsnede omgevingsverordening.



Buitendijks bebouwd gebied

Een bestemmingsplan voor gronden binnen het buitendijks gebied, bevat in de toelichting een inschatting van het slachtoffer risico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.

Het bedrijventerrein waarop de omgevingsvergunning betrekking heeft is op de kaart behorende bij de Omgevingsverordening Zuid-Holland (geconsolideerd op 1 februari 2023) aangeduid als watergebonden bedrijventerrein en terrein met een hogere milieu categorie. In artikel 6.12 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland zijn regels opgenomen onder welke voorwaarden andere functies worden toegestaan.

Artikel 6.12 Bedrijven

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 20 in bijlage II, maakt vestiging mogelijk van bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, dan wel voorziet in overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur, passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen op een grote buitenstedelijke bouwlocatie als bedoeld in artikel 6.10 of die mogelijk zijn op grond van een vigerend bestemmingsplan.
2. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een watergebonden bedrijventerrein, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 20 in bijlage II, laat in hoofdzaak watergebonden bedrijven toe.
3. Het bestemmingsplan, bedoeld in het eerste lid, kan in beperkte mate voorzien in nieuwe woningen, bedrijfswoningen en andere functies op delen van een bedrijventerrein, voor zover dit niet in strijd is met het eerste lid.
4. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein als bedoeld in het eerste of tweede lid en dat gehele of gedeeltelijke transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven mogelijk maakt, verantwoordt in de toelichting op welke wijze binnen de regio planologische compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden of reeds heeft plaatsgevonden. Planologische compensatie is nodig bij:
 - een bedrijventerrein met milieucategorie 3, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
 - een bedrijventerrein met milieucategorie 4 of hoger, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
 - een geluidgezoneerd bedrijventerrein;
 - een watergebonden bedrijventerrein.
5. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing bij verlaging van de milieucategorie of milieuzone.
6. Compensatie als bedoeld in het vierde lid, kan achterwege blijven als is aangetoond dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.
7. Compensatie van feitelijk gebruik en m² voor m² is mogelijk mits wordt voldaan aan een evenwichtige balans in vraag en aanbod, vastgelegd in de door Gedeputeerde Staten aanvaarde regionale bedrijventerreinenvisie.

Zo is conform artikel 6.12 lid 4 planologische compensatie noodzakelijk indien gehele of gedeeltelijke transformatie plaatsvindt naar een andere bestemming dan bedrijven. Deze compensatie is hiermee ook van toepassing op het terrein aan de Lindtsedijk nabij 12-14 waar horeca wordt voorzien op de bedrijfsbestemming. De horeca is noodzakelijk om het nautisch-maritiem cluster beter en duurzaam te laten functioneren (een van de doelstellingen van de provincie Zuid-Holland). De horeca betreft nog geen 2% van het gehele terrein en is daarnaast dus ondersteunend aan en faciliterend voor de bedrijven op onder andere dit deel van het bedrijventerrein. De horecagelegenheid wordt mogelijk gemaakt binnen de vrijwaringszone van de Oude Maas. Binnen deze zone zijn gebouwen en andere obstakels niet mogelijk. Onder de voorwaarde dat gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering is Rijkswaterstaat akkoord gegaan met de realisatie van de horecagelegenheid binnen de vrijwaringszone. Op basis van de bestaande fundering is het niet mogelijk een courant gebouw voor bedrijven te ontwerpen. Hiermee worden in feite dus geen vierkante meters onttrokken aan het bedrijventerrein voor watergebonden bedrijven en/of bedrijven met een hogere milieucategorie. Omdat de voorgenomen ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, in strijd is met de Omgevingsverordening, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot maatwerk cf. artikel 6.34 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Dit artikel maakt het mogelijk maatwerk toe te passen door in relatief beperkte mate af te wijken van de regels uit de Omgevingsverordening, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van de desbetreffende regel.

De horecagelegenheid die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, is noodzakelijk om het nautisch-maritiem cluster beter en duurzaam te laten functioneren (een van de doelstellingen van de provincie Zuid-Holland) en ondersteunend aan en faciliterend voor de bedrijven op onder andere dit deel van het bedrijventerrein omdat:

1. De horeca specifiek een kantinefunctie heeft voor de bedrijven gevestigd op Pier 14;
2. De horeca een ontmoetingsfunctie heeft voor de bedrijven op Pier 14, Groote Lindt, en het nautisch maritiem netwerk;
3. De komst van de horeca en waterbus een positief effect heeft op de verbinding met de achterliggende wijk Kort Ambacht. Deze wijk en het bedrijventerrein Groote Lindt zijn beter bereikbaar door de komst van de waterbus.

Door op het beoogde deel van het terrein (1.330 m² gebruiksoppervlakte) de horecafunctie te positioneren gaat er geen schaars watergebonden bedrijventerrein verloren, omdat:

1. De contour van de bestaande bebouwing en fundering van de voor horeca beoogde locatie gelegen is in de BARRO-zone, met navenante planologische (nautische) beperkingen;
2. Het bestaand bouwvolume in de BARRO-zone voor RWS nautisch gezien een gegeven is: handhaven/herontwikkelen mag, maar alleen op de bestaande fundering (ook vastgelegd in het bestemmingsplan);
3. De bestaande bebouwing en fundering vanwege de constructieve en waterstaatkundige beperkingen onbruikbaar zijn voor watergebonden bedrijvigheid;
4. Dit extra wordt beperkt door het invaarrisico conform het op deze locatie maatgevende scenario (CEMT-klasse VI-c, zie ter toelichting de risicoanalyse van AA Planconsult t.g.v. kantoorontwikkeling in de BARRO-zone);
5. De bestaande fundering is berekend op de bestaande opbouw, die ongeschikt is voor nieuwe bedrijfsbebouwing;
6. De bestaande bebouwing en fundering technisch en constructief wél geschikt zijn voor horeca.

Er is, met bovengenoemde toelichting, op dit deel van het terrein überhaupt geen bedrijfsbebouwing mogelijk. De gemeente Zwijndrecht wil daarom op deze locatie invulling geven aan het verzoek van de initiatiefnemer, omdat dit niet ten koste gaat van watergebonden bedrijventerrein.

3.2.2.2 Conclusie

Gezien het bovenstaande wordt er in relatief beperkte mate afgeweken van de regels en wordt er geen onevenredige afbreuk gedaan aan de doelstelling van de regels van afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1 Omgevingsvisie Zwijndrecht

De Omgevingsvisie Zwijndrecht is opgesteld in de geest van de Omgevingswet die in het jaar 2021 van kracht zal zijn. Alle gemeenten zijn verplicht om een Omgevingsvisie op te stellen. De Omgevingswet richt zich op het werken aan een 'gezonde en veilige leefomgeving' en introduceert daarvoor diverse instrumenten, waaronder de Omgevingsvisie. Deze moet kaders op hoofdlijnen geven voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente. De kaders en ambities uit de Omgevingsvisie kunnen vervolgens uitgewerkt worden in Programma's. Programma's kan je opvatten als het huidige gemeentelijke (sectorale) beleid, uitvoeringsprogramma's en bijvoorbeeld ook gebiedsvisies. De Omgevingsvisie en de programma's worden vervolgens vertaald in het Omgevingsplan (de opvolger van het bestemmingsplan onder de Omgevingswet, met daarin ook alle lokale regels en verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving).

Omdat het ene onderwerp niet los gezien kan worden van het andere onderwerp en alle thema's samen bepalen hoe de ontwikkeling van een gebied en van de gemeente verloopt, heeft gemeente Zwijndrecht gekozen voor een brede, integrale Omgevingsvisie. Onderwerpen als gezondheid, veiligheid, duurzaamheid, klimaat, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid, economie, maar ook meer sociale thema's als inclusiviteit, leefbaarheid en arbeidsmarktbeleid komen aan de orde.

In de omgevingsvisie is beschreven dat het doel van de gemeente is, om de economische positie in de regio te versterken en de inwoners door nieuwe, hoogwaardige bedrijvigheid en ondernemers aan te trekken en de groei en het innovatief vermogen van bestaande bedrijvigheid te stimuleren. Dit moet leiden tot 30.000 extra arbeidsplaatsen. Deze groei zal vooral plaatsvinden in de groothandel/logistiek, ICT, financiële en zakelijke dienstverlening en zorg en welzijn. Uiteraard zal dit ook leiden tot meer banen in de maritieme sector.

Thema: Economische vitaliteit

De kernpunten van de gemeente zijn onder andere het versterken van de economische positie van Zwijndrecht in de regio, het creëren van een gunstig vestigingsklimaat voor ondernemers en watergebonden percelen gebruiken (en behouden) voor watergebonden bedrijven. De gemeente zet extra in op behoud en op het aantrekken van de in/voor Zwijndrecht sterke sectoren, zoals de maritieme sector. De belangrijkste kracht van de zuidelijke bedrijventerreinen in Zwijndrecht is de ligging aan het water. De gemeente wil de ligging aan het water nog beter benutten, bijvoorbeeld door het stimuleren van vervoer over het water en verweving in bedrijfsprocessen. Dit hoort bij de identiteit van de gemeente: 'thuishaven van de binnenvaart'. Zwijndrecht is de grootste binnenvaartgemeente in Nederland. Watergebonden bedrijvigheid en havens zijn kenmerkend voor de economie en het ontstaan van Zwijndrecht. Het Zwijndrechtse maritieme cluster moet worden versterkt. Daarnaast wil de gemeente het maritiem onderwijs verder stimuleren.

De kantorenmarktsector in de Drechtsteden heeft als geheel te kampen met overaanbod en leegstand. Leegstand wil niet zeggen dat er geen behoefte is aan kantoorruimte, het laat wel zien dat de kantoren die beschikbaar zijn, op dit moment niet voldoen aan de kwalitatieve behoefte.

Ook zet de gemeente in de Omgevingsvisie uiteen om de 'blue road' beter te benutten. Dit houdt in om het water als vervoersader voor personen en goederen optimaal te exploiteren.

Zuidelijke Bedrijventerrein

Over het Zuidelijke Bedrijventerrein, waartoe de projectlocatie behoort, wordt het volgende vermeld:

- Dit gebied is dé motor van de Zwijndrechtse economie.
- Het bestaat uit havens, kades en (watergebonden) bedrijvigheid.

- Het gebied levert veel werkgelegenheid voor de inwoners van Zwijndrecht.
- De binnenvaart vormt een belangrijke drager van de identiteit van Zwijndrecht.

Algemene opgave en ambitie is het behouden en het verder versterken van het functioneren van de bedrijventerreinen, in combinatie met een kwaliteitsverhoging en het optimaliseren van het ruimtegebruik van de bedrijventerreinen. Groote Lindt is beeldbepalend voor Zwijndrecht, een nat bedrijventerrein aan de Oude Maas en zeer goed bereikbaar voor de binnenvaart. De zuidelijke bedrijventerreinen zijn -zowel komend via het water als via de weg- een belangrijke beeldbepaler van Zwijndrecht. Aandacht voor de uitstraling en belevingskwaliteit is daarom wenselijk. Het versterkt de beeldkwaliteit, het vergroot de relatie tussen de woongebieden en het water, het veraangenaamt het werkklimaat en het gaat hittestress tegen. De grootste opgaven voor dit gebied zijn:

- Optimaliseren ruimtegebruik en goed benutten van de watergebonden ligging.
- Transformatie van verouderd/niet courant vastgoed, naar opnieuw bedrijven of andere functies (waarbij er geen hinder/belemmeringen mogen ontstaan).

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Omgevingsvisie zijn voor de zuidelijke bedrijventerreinen algemene doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het behouden en het verder versterken van het functioneren van de bedrijventerreinen, in combinatie met een kwaliteitsverhoging en het optimaliseren van het ruimtegebruik van de bedrijventerreinen. Herstructureren van percelen op Groote Lindt geeft de mogelijkheid om tot een optimaler ruimtegebruik te komen. Nieuwe (watergerelateerde) bedrijven of een functionele verkleuring (zoals een gemengd gebied) zijn beide mogelijke opties voor vrijgekomen ruimte. De kernpunten van de omgevingsvisie, die aansluiten bij het beoogd initiatief zijn:

- Het versterken van de economische positie van Zwijndrecht in de regio.
- Het behouden van de diversiteit aan bedrijvigheid en typen bedrijvenlocaties.
- Het creëren van een gunstig vestigingsklimaat voor ondernemers.
- Watergebonden percelen gebruiken (en behouden) voor watergebonden bedrijven.
- Streven naar een gezond functionerende kantorenmarkt.
- Werken aan verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

De voorgestelde ontwikkeling Pier14 bestaat uit een consortium van bedrijven in het nautisch maritiem cluster die worden toegevoegd aan de bestaande bedrijvigheid op bedrijventerrein Groote Lindt. Het zijn (hoofd)kantoren, producerende bedrijven, ontwikkelende (innoverende) bedrijven met gezamenlijke faciliteiten zoals (bedrijfs)horeca. Bij de ontwikkeling zijn partijen betrokken, zoals een scheepswerf, een waterbus remise, een opleidingscentrum en anderen bedrijvigheid maar ook kantoorgebouwen waar de bedrijven aan Lindtsedijk 14 haar backoffice kantoorwerkzaamheden uitvoeren. Dit betekent een flinke toevoeging aan nieuwe arbeidsplaatsen. Het ontwikkelde terrein wordt optimaal benut door intensivering van het terrein, gebruik van kades en inzet op watergebondenheid en bereikbaarheid (waterbushalte). Dit versterkt niet alleen het nautisch gebruik, maar draagt tevens bij aan de bereikbaarheid van het terrein middels de toevoeging van deze openbaar vervoer mogelijkheid. Met de komst van nieuwe bedrijfsgebouwen, kantoren, faciliteiten als horeca en inpassing van beeldbepalende panden aan de dijk wordt kwaliteit op bedrijventerrein Groote Lindt behouden en versterkt. De totale ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden bedraagt circa 1.321 GO met daarnaast niet overdekte gebouwgebonden buitenruimten zoals het terras het en dakterras. De beoogde horeca betreft een restaurant waarbij ook de mogelijkheid bestaat om 's ochtends en 's middags ontbijt en lunch af te halen. De horeca is met name gericht op de bedrijvigheid op Pier14 en de omgeving. Tevens kunnen wandelaars, fietsers, gebruikers van de waterbus en omwonenden gebruik maken van de horecafaciliteiten. Op de begane grond wordt een to-go-formule beoogd voor het afhalen van koffie, broodjes en andere kleine etenswaren. Op deze eerste bouwlaag komt tevens een restaurant met keuken en bar en een imposante entree. Hier bestaat ook de mogelijkheid om buiten op het terras plaats te nemen met een uitzicht op de Oude Maas.

De horeca die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden zal gerealiseerd worden op een locatie die nu nagenoeg volledig bebouwd is. De bebouwing ligt deels op de voormalige vlechterij langs de Oude Maas, silo's langs de Schokhaven en de voormalige schokhal. Het gebouw zal grotendeels gerealiseerd worden op de fundering en de begane grondvloer van de vlechterij en de silo's. Voor het terras zullen delen van de opgaande constructie van de voormalige bebouwing behouden blijven en hergebruikt worden.

Duurzaamheid

Ten aanzien van het aspect duurzaamheid geldt het volgende. Er is sprake van hergebruik van de bestaande gebouwonderdelen. Een groot gedeelte van de onderbouw zal gebruikt worden zoals bestaande palen, fundering en vloeren. Voor het terras blijft de bestaande staalconstructie van een deel van het bestaande gebouw "de vlechterij" behouden.

Tevens wordt een kelder behouden en omdat de kelder relatief laag is zal deze gebruikt worden voor het aanbrengen van de luchtkanalen tbv de toe- en afvoer van de keuken. Tevens zullen de biertanks in de bestaande kelder geplaatst worden. Daarnaast is sprake van de toepassing van geprefabriceerd beton, inclusief deels hergebruikte grondstoffen.

Alle bebouwing wordt gasloos uitgevoerd en zijn aangesloten op elektriciteit. Ook de fornuizen in de keuken (inductie). Ventilatie 1,5x het benodigde vermogen volgens bouwbesluit. Warmtepompen en vloerverwarming zullen binnen het ontwerp toegepast worden en waar mogelijk PV panelen, waarvoor in ieder geval zoveel als mogelijk op het dak van de 1^{ste} en 2^{de} verdieping.

De lokale ecologische kwaliteiten worden versterkt, in overleg met landschapsarchitect/ecoloog. Langs de Schokhaven richting de horecabestemming wordt het openbaargebied zoveel als mogelijk met groen ingericht, zie hiertoe onderstaand figuur.

De voorgenomen ontwikkeling is daarmee in lijn met de doelen uit de omgevingsvisie.

Figuur 10. Weergave groeninrichting maritieme cluster.



3.3.1.2 Conclusie

Met de komst van nieuwe bedrijfsgebouwen, kantoren, horeca en inpassing van beeldbepalende panden aan de dijk wordt de kwaliteit op het bedrijventerrein behouden en versterkt. De voorgenomen horeca-ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden is geheel in lijn met de Omgevingsvisie Zwijndrecht.

3.3.2 Economische agenda 2017 / 2020

Zwijndrecht kent krachtige bedrijven. Vaak klassiek georiënteerd. Er is veel werkgelegenheid in de zakelijke diensten en de transportsector, met name binnenvaart. In de Drechtsteden groeit het aantal openstaande vacatures in de technische en industrieberoepen.

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het voorgenomen initiatief voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van een horecabestemming. Het maakt onderdeel uit van de algehele ontwikkeling PIER14. Zowel de realisatie van het maritieme cluster, als de horecaontwikkeling op zichzelf staand beschouwd, draagt bij aan de werkgelegenheid in zowel de horeca als diensten- en transportsector.

3.3.2.2 Conclusie

Het beoogd initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden is in lijn met de uitgangspunten zoals geformuleerd in de Economische agenda 2017 / 2020.

3.3.3 Toekomstvisie 2030 Bedrijventerrein Groote Lindt

De Toekomstvisie 2030 Bedrijventerrein Groote Lindt heeft als doel:

- Een samenhangend toekomstbeeld voor de lange termijn;

- Een uitvoeringsagenda met concrete acties voor de korte termijn;
- Visie is opgesteld in co creatie met ondernemers;
- Ondernemers en gemeente zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de uitvoering.

In de visie wordt aangegeven dat Groote Lindt in 2030 één van de beste vestigingsplaatsen in Nederland voor de zwaardere en watergebonden bedrijven in de industrie en handel is. Het Rijk, de provincie, de Drechtsteden en de gemeente Zwijndrecht benadrukken het belang van watergebonden bedrijventerreinen en hanteren de lijn om deze terreinen zoveel mogelijk ook als zodanig te benutten, vanwege de schaarste van dergelijke terreinen en vanwege de duurzamere wijze van vervoer over water. Het merendeel van het aanbod aan bedrijventerreinen in Nederland bestaat uit reguliere gemengde bedrijventerreinen. Een klein deel van het aanbod bestaat uit terreinen met ruimte voor zware bedrijvigheid en een nog kleiner deel is ook ontsloten via het water. Deze terreinen zijn schaars. Groote Lindt is zo'n terrein dat grotendeels bedoeld is voor zware bedrijvigheid en grotendeels via het water is ontsloten. Met het oog op de toekomst moet dit profiel worden bewaakt en waar mogelijk worden versterkt.

Bedrijventerreinenstrategie en Havenvisie 2035

Binnen de strategie is het volgende ontwikkelperspectief voor Groote Lindt geformuleerd:

- Toevoeging van herontwikkeld intensiever gebuikt bedrijventerrein, wat tegemoet komt aan de grote vraag naar beschikbaar bedrijventerrein. De ontwikkeling draagt bij aan de toekomstbestendigheid van bedrijventerrein Groote Lindt.
- Kwaliteitsniveau van het terrein behouden en versterken.
- De hogere milieucategorie en kades optimaal benutten en verkennen van inbreidingsmogelijkheden.
- Inzetten op next economy, niet laten verkeuren naar wonen.
- Actief inzetten op kansrijke sectoren (scheepsbouw, binnenvaart, industrie en handel en haven). Groote Lindt biedt mogelijkheden invulling te geven aan de banenambitie.
- Verbeteren OV-bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de dijk voor met name fietsverkeer.
- Aandacht voor parkeergelegenheid.
- Samenwerking (haven) ondernemers en potentie havengebied op de kaart.

Vanuit economisch perspectief is de totale ontwikkeling van Pier14 een positieve ontwikkeling die op alle vlakken bijdraagt aan het beoogde ontwikkelperspectief van bedrijventerrein Groote Lindt en daarmee aan de versterking van de lokale economie. Feitelijk ontstaat er een nieuw bedrijventerrein binnen het bedrijventerrein Groote Lindt; een nieuw ontwikkeld breed cluster van aan elkaar gerelateerde nautisch maritieme bedrijven. Het terrein heeft een eigen identiteit en functie door de faciliteiten die het terrein versterken, maar draagt ook positief bij aan de versterking van Groote Lindt en Zwijndrecht als speler in de binnenvaart. De voorgestelde horeca, kantoren en waterbus passen daarbij.

Met de komst van een waterbushalte wordt er een openbaar vervoer mogelijkheid op het terrein toegevoegd. Het bedrijfsleven op bedrijventerrein Groote Lindt geeft aan dat het ontbreken van openbaar vervoer een probleem is, aangezien het gebied voor het personeel niet optimaal bereikbaar is. Met name jonger personeel en stagairs zijn daardoor moeilijker te verleiden om te komen werken op het bedrijventerrein en zich te binden aan het bedrijfsleven. Door vergrijzing en toenemend tekort aan vakmensen kan verbetering van de bereikbaarheid bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de aanwezige bedrijven. In zowel de Bedrijventerreinstrategie Gemeente Zwijndrecht, maar ook in de Toekomstvisie Groote Lindt 2030 is verbetering van de OVbereikbaarheid als actiepunt opgenomen.

Daarnaast draagt de bijbehorende verbeterde oversteek op de Lindtsedijk voor fietsers en voetgangers niet alleen positief bij aan de bereikbaarheid maar ook aan de verkeersveiligheid van het bedrijventerrein voor alle gebruikers. De verkeersveiligheid op de dijk voor met name fietsverkeer is een thema dat als actiepunt is benoemd in de Bedrijventerreinstrategie Gemeente Zwijndrecht. Met de komst van de waterbushalte is het bedrijventerrein dus beter toegankelijk voor het personeel werkend op Pier14 en de rest van het

bedrijventerrein Groote Lindt. De komst van het nautisch maritiem cluster draagt positief bij aan de ambities zoals benoemd in de Bedrijventerreinstrategie Zwijndrecht en de Havenvisie 2035.

3.3.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Voorliggende rapportage voorziet in het juridisch – planologisch mogelijk maken van de beoogde horecabestemming in het zuidwestelijk deel van PIER14. De algehele ontwikkeling beoogt de naast horeca de realisatie van kantoren, bedrijfsgebouwen en een watertaxi om zodoende een maritiem cluster te ontwikkelen. Geconcludeerd kan worden dat de algehele herontwikkeling in lijn is met de toekomstvisie.

3.3.3.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de horecaontwikkeling niet in strijd is met de Toekomstvisie 2030 Bedrijventerrein Groote Lindt.

3.3.4 Retail- & horecabeleid Zwijndrecht

De gemeenteraad van Zwijndrecht heeft een ambitie voor de bouw van 3.500 woningen extra tot medio 2030-2035 (ca. 50.000 inwoners in 2030) en een banengroei van 4.600 tot 2040 (Omgevingsvisie). Een toename van de bevolking van de gemeente Zwijndrecht vergroot het bestedingspotentieel voor retail en horeca. De maximale marktruimte tot 2030 is gebaseerd op de hoogste groeiambitie. De toekomstige marktruimte voor detailhandel is in 2019 berekend en gebaseerd op het ambitiescenario van de Groeiagenda dat 10% hoger lag dan de ambitie van de gemeenteraad: 55.400 inwoners. Voor de berekening van de marktruimte in 2030 van horeca is uitgegaan van een groei van Zwijndrecht naar 50.000 inwoners. De groei van het aantal inwoners is goed voor toevoeging van drie tot vijf horecabedrijven. Een alternatief is dat bestaande horecabedrijven uitbreiden.

Om het Retail- en horecabeleid te realiseren zijn een aantal basis spelregels essentieel:

- Nieuwe ontwikkelingen alleen mogelijk in concentratiegebieden;
- Creëren van nieuwe concentratiegebieden is niet mogelijk;
- Geen nieuwe solitaire vestigingen buiten de hoofdstructuur;
- Kritische blik op vestigingen van grootschalige retail;
- Geen reguliere detailhandel en horeca op bedrijventerreinen.

3.3.4.1 Relatie tot ontwikkeling

In het Retail- en horecabeleid Zwijndrecht zijn de volgende beleidsregels beschreven:

- Horeca op bedrijventerreinen: Horeca kan alleen op bedrijventerreinen worden gevestigd als aangetoond wordt dat de behoefte er is en andere horeca niet in die behoeften kan voorzien.
- Alleen in uitzonderingsgevallen zijn nieuwe locaties voor horeca toegestaan. Dat zijn:
 - Te transformeren historische gebouwen (schaars in Zwijndrecht). De horeca moet aantoonbaar onderscheidend zijn ten opzichte van het bestaande horeca-aanbod en maakt bij voorkeur onderdeel uit van een integrale ontwikkeling met diverse functies.
 - Gebieden met een vrijetijdsbestemming, bijvoorbeeld in het buitengebied.
 - Traffic-locaties langs snelwegen of nabij openbaar vervoer, zoals de stationsomgeving, te ontwikkelen als nieuwe entreegebied met modernisering van het huidige horeca-aanbod (to-go en gemak).
 - Integrale gebiedsontwikkelingen zoals het Stationskwartier.
- Nieuwe horeca moet een aantoonbare toegevoegde waarde hebben voor de ontwikkeling en moet beperkt blijven in het belang van de opgave om te concentreren.

Horeca kan alleen op bedrijventerreinen worden gevestigd als aangetoond wordt dat de behoefte er is en andere horeca niet in die behoefte kan voorzien. De ontwikkeling van Pier14 beslaat de ontwikkeling van een intensief gebruikt 7 ha groot cluster van nieuw vestigende bedrijven met als gevolg veel (nieuwe) werkgelegenheid en locaties waar veel mensen (zakelijk) ontmoeten samenkomen. Betrokken bedrijven bij dit planvoornemen maken gebruik van gezamenlijke faciliteiten waarvan de voorgestelde horecalocatie ook als

(bedrijfs)horeca zal dienen. Ontbijt, lunch, diner en to-go zijn er mogelijk en biedt voor personeel mogelijkheden om een kleine maaltijd te halen, te nuttigen of voor ontspanning.

Ook biedt het mogelijkheden voor zakelijke bijeenkomsten. Hiermee ontstaat met de komst van Pier14 een behoefte waarin andere horeca niet of onvoldoende in kan voorzien. In plaats van kleine afzonderlijke voorzieningen per bedrijf wordt de vraag samengebracht in het aanbod van één horecabedrijf. Ongetwijfeld zullen andere bedrijven op bedrijventerrein Groote Lindt ook gebruik maken van de horeca aangezien op het bedrijventerrein Groote Lindt geen andere horeca is en de mogelijkheid tot ontmoeting en ontvangst beperkt is. Het toevoegen van een dergelijk functie sluit aan bij de identiteit van het gebied en draagt bij aan de aantrekkingskracht als vestigingslocatie. Dit wordt ondersteund door de nabijheid van de waterbushalte. De horeca is verbindend, maar blijft ten opzichte van het totale te herontwikkelen gebied ondergeschikt.

Nieuwe locaties voor horeca zijn volgens het retail- en horecabeleid alleen mogelijk op trafficlocaties langs snelwegen of nabij openbaar vervoer, zoals de stationsomgeving, te ontwikkelen als nieuw entreegebied met modernisering van het huidige horeca-aanbod (to- go en gemak).

Met de komst van de waterbushalte wordt een nieuw entreegebied en traffic- locatie gerealiseerd. Dit entreegebied is het aanlandpunt voor Pier14, bedrijventerrein Groote Lindt en de wijk Kort Ambacht. Het to-go concept wat een deel uitmaakt van de beoogde horeca past daarbij. Nieuwe horeca is alleen mogelijk bij integrale gebiedsontwikkelingen, zoals het Stationskwartier. Met de ontwikkeling van 7 ha aan nieuwe bedrijvigheid en een waterbushalte is er sprake van een integrale gebiedsontwikkeling.

Nieuwe horeca is allen mogelijk in te transformeren historische gebouwen (schaars in Zwijndrecht). De horeca moet aantoonbaar onderscheidend zijn ten opzichte van het bestaande horeca-aanbod, en maakt bij voorkeur onderdeel uit van een integrale ontwikkeling met diverse functies. Binnen Pier14 worden verschillende historische gebouwen getransformeerd. Voor de horeca wordt de fundering en begane grond vloer van de vlechting en silo's en delen van de opstaande constructie hergebruikt.

Tot slot is het nautisch maritiem cluster (in Zwijndrecht en breder) een hecht netwerk. Een voorbeeld daarvan is het eerder aan de Lindtsedijk 14 gelegen Binnenvaart Center of Excellence (BCOE). Een plek waar projecten, workshops en innovatieactiviteiten plaatsvonden bedoeld voor ondernemers in de binnenvaart. Het BCOE had nadrukkelijk ook de functie van samenbrengen van de sector. Die functie krijgt nu een vervolg in bovenliggende voorziening.

3.3.4.2 Conclusie

Gezien de aard en positionering van de horeca kan worden geconcludeerd dat naast het basisuitgangspunt dat de horeca voorziet in een drie van de vier uitzonderingsgevallen van toepassing zijn.

De aanwezige horeca voorziet allereerst in een behoefte in het cluster binnen Pier 14, maar ook voor de gebruikers van de waterbus waarin andere horeca niet kan voorzien. Binnen Pier14 worden verschillende historische gebouwen getransformeerd. Specifiek voor de horeca wordt de fundering, begane grond vloer en delen van de opstaande constructie hergebruikt. Dit is derhalve ook de reden voor de locatiekeuze van de horeca op het te ontwikkelen terrein, die gebaseerd is op de bestaande stedenbouwkundige invulling en een optimale relatie met de omliggende functies op het terrein en water. Er is in beginsel voor deze locatie gekozen om een optimale relatie c.q. synergie tussen de waterbushalte, de horeca en de omliggende bedrijven op Pier14 te verwezenlijken. Daarbij is de bestaande constructie constructief en ruimtelijk nauwelijks geschikt voor hergebruik voor een andere bedrijfsactiviteit dan horeca, gezien de beperkte sterkte van de kademuur en omliggende ruimte voor afwikkeling van logistiek. De bestaande constructie is daarentegen wel geschikt voor (gedeeltelijke) transformatie van bedrijfsruimte naar horeca.

Bij sloop nieuwbouw zal de nieuwe bebouwing veel verder vanaf het water gerealiseerd moeten worden als gevolg van aangescherpte eisen en regels geldend op grond van het Barro. Deze lege ruimte die daarmee zou ontstaan op de hoek Oude Maas-Schokhaven zou volledig open moeten blijven (geen bebouwing, geen

groen, beperkt parkeren etc.). Zowel vanaf het water als op het terrein is dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk. Ook heeft het economische consequenties voor de totale ontwikkeling van het terrein.

De horecaontwikkeling is gericht op het faciliteren van PIER14 en bijbehorend zakelijk netwerk, passanten en waterbusgebruikers. Met de komst van de waterbushalte ontstaat een nieuwe traffic locatie. Het bedrijventerrein is daarmee bovendien beter bereikbaar bezoekers en voor personeel dat werkt op bedrijventerrein Groote Lindt maar ook voor de bewoners van de wijk Kort Ambacht.

Met de omvang van de totaal ontwikkeling van Pier 14 is er sprake van een integrale gebiedsontwikkeling. Hiermee is de betreffende horeca niet alleen onderscheidend ten opzichte van het bestaande horeca-aanbod, maar maakt bovendien onderdeel uit van een integrale ontwikkeling met diverse functies. De representativiteit van de ontwikkeling van Pier14 en de bijbehorende horeca zal samen met het aanwezige nautisch maritieme cluster het bredere netwerk aanspreken en daarmee een toegevoegde waarde zijn voor de totale ontwikkeling.

De representativiteit van de ontwikkeling van PIER14 en de bijbehorende horeca zal samen met het aanwezige nautisch maritieme cluster het bredere netwerk aanspreken en daarmee een toegevoegde waarde zijn voor de totale ontwikkeling. De invulling is bovendien dusdanig dat het past in de categorieën zoals benoemd in het retail en horecabeleid. (Categorie A (lunchroom), B1 (restaurant) en B2 (to-go) uit het retail- en horecabeleid zijn passend. Categorie D (zalenexploitatie en partycentrum) is niet toegestaan.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 STEDENBOUWKUNDIGE MOTIVERING

Het Horecagebouw is direct gelegen aan de Oude Maas en Schokhaven, aan het uiteinde van PIER14, langs de Lindtsedijk 14 te Zwijndrecht en vormt samen met de naastgelegen kantoorlofts een unieke waterkant voor Zwijndrecht en de regio.

In het nieuwe stedenbouwkundige plan wordt een goede ontsluiting voor het horecagebouw gerealiseerd. Dit houdt in dat het gebouw natuurlijk uitstekend bereikbaar is voor automobilisten maar juist ook voor wandelaars en fietsers, waarmee de komst van de waterbushalte aan het uiteinde van PIER14 tegenover het horecagebouw optimaal in het stedelijk weefsel wordt ingepast.

De hoofdentree van het gebouw bevindt zich in de noordgevel en ligt in het directe verlengde van de straat, trottoir en de groenzones welke zich langs de Schokhaven richting het horecagebouw en de Oude Maas vanaf de Lindtsedijk uitstrekken. Dit zorgvuldig positioneren zorgt voor een logische positie dicht aan de spectaculaire waterkant, wat bovendien de zichtbaarheid van de entree op gebiedsniveau vergroot binnen het nieuwe stedenbouwkundige plan. Verder is via de architectuur de herkenbaarheid van de entree benadrukt door het toepassen van dubbel hoge gevelopeningen waarachter zich een royale vide bevindt. Aan de hand van deze uitgangspunten is een speciale en welkome entree voor het horecagebouw ontstaan.

Figuur 11. Impressie herontwikkeling PIER14.



Architectuur

Voor het ontwerp van het horecagebouw is er gekozen voor het creëren van een zeer robuuste uitstraling, waarbij er oog is voor hoogwaardige kwaliteit, wat direct perfect past binnen het industriële no-nonsense karakter van PIER14 te Zwijndrecht. Om de verschillende functies en programmatische diversiteit aan de pier

te benadrukken is bewust gekozen voor een andere vormtaal voor het horecagebouw t.o.v. de kantoorlofts. Verder omvat het ontwerp ook het zoveel mogelijk behouden en het hergebruiken van bestaande funderingen en staalconstructies. Vanuit deze uitgangspunten is een ontwerp ontstaan dat bestaat uit drie hoofdelementen, namelijk:

- De bestaande staalconstructie welke hergebruikt wordt als een pergola over het buitenterras wat het industriële karakter van het gebouw versterkt en wortelt in de bijzondere geschiedenis van de plek.
- Een L-vormig hoofdvolume met restaurant functie welke om de bestaande staalconstructie wordt gelegd.

De skybox bovenop het gebouw welke een speciale markante plek creëert voor bijvoorbeeld private-dining en tevens fungeert als baken aan het einde van de zichtlijnen vanaf de Lindtsedijk.

Geschiedenis

Voor het horecagebouw is zeer bewust gekozen voor een robuuste en industriële architectuur die refereert naar de geschiedenis van het voormalig terrein van de firma Schokbeton, welke bekend werd van de betonelementen voor montageschuren en luchtwachttorens in de destijds nieuwe IJsselmeerpolders. De montageschuren kenmerken zich door de betonnen cassettepanelen met een grid van verdiepte vlakken die zichtbaar zijn aan de buitenzijde van het gebouw. Voor het horecagebouw heeft dit geleid tot een ontwerp dat gebaseerd is op een orthogonaal grid met een gevel die uit grote ramen en gesloten betonnen cassettepanelen bestaat.

Gebruik

De plattegronden zijn elementair en functioneel van opzet. De entree, de gesloten liftkern en de trappen bevinden zich allemaal aan de westzijde van het gebouw en zorgen voor een logische binnenkomst van het restaurant op de begane grond en eerste verdieping.

Het gebouw is sterk georiënteerd op de waterkant door middel van het toepassen van grote raamopeningen in de zuidgevel en het creëren van twee terrassen die vrij uitzicht hebben op de Oude Maas.

Het hoofdterras op de begane grond wordt gemarkeerd door eerder genoemde bestaande staalconstructie. Het terras op de eerste verdieping is ook uitdrukkelijk op het water gericht.

Figuur 12. Impressie aanzicht nieuwe horecabestemming PIER14.



Skybox

Op 2^e verdieping bevindt zich de skybox. Dit langgerekte 'houten' volume is boven op het L-vormige hoofdvolume geplaatst. Dit deels uitkragende gebouwdeel zal een markeringspunt zijn in de omgeving en vergroot de faciliteit en het bijzondere karakter van de architectuur.

Vanuit de skybox biedt een grote raampartij in de zuidgevel voor een prachtig uitzicht op de Oude Maas. Aan de westzijde bevindt zich tenslotte een loggia voor nog meer uitzicht en de avondzon.

Installaties

Om de benodigde installaties op het dak van het gebouw zoveel mogelijk aan het zicht vanuit de omgeving te onttrekken is ervoor gekozen om de gevel van de skybox iets te verlengen. Hierdoor worden de installaties afgeschermd met een elegante 'open' gevel van verticale houten lamellen.

4.2 LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

4.2.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

De bruto vloeroppervlak van het horecagebouw bedraagt circa 1.500 m² met daarnaast niet overdekte gebouwgebonden buitenruimten, zoals het terras het en dakterras en derhalve dient de behoefte aan het initiatief aangetoond te worden.

De beoogde horeca betreft een restaurant waarbij ook de mogelijkheid bestaat om 's ochtends en 's middags ontbijt en lunch af te halen. De horeca is met name gericht op de bedrijvigheid op PIER14, en de omgeving. Tevens kunnen wandelaars, fietsers, gebruikers van de waterbus en omwonenden gebruik maken van de horecafiliteiten.

Het gebouw zal gerealiseerd worden door transformatie van de bestaande bebouwing. Op de fundering en begane grondvloer van de vlechterij en silo's en delen van de opgaande constructie van de voormalige bebouwing zal behouden blijven en hergebruikt worden. Op de begane grond wordt een To go formule beoogd voor het afhalen van koffie, broodjes, croissants et cetera. Op deze eerste bouwlaag komt tevens een restaurant met keuken en bar en een imposante entree. Hier bestaat ook de mogelijkheid om buiten op het terras plaats te nemen met een heerlijk uitzicht op de Oude Maas

Uit voorgaande beleidsparagrafen is gebleken dat het aantal horecabedrijven in Zwijndrecht in fastfood zeer hoog is. Dit blijkt onder andere uit het Retail- en horecabeleid Zwijndrecht. Het beoogde horecaconcept aan de Lindtsedijk betreft een restaurant in een gebouw met historische elementen waarbij ontbijt, lunch en diner mogelijk zijn. Voor de gebruikers van de waterbussen zijn eveneens to go opties voorhanden. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden die aan de uitzonderingsgevallen worden gesteld aangezien dergelijke concepten binnen de gemeente niet voorhanden zijn.

4.3 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.3.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2021 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

De gronden aan de Lindtsedijk (noordoosten) kennen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. De gronden waar voorliggende rapportage betrekking op heeft kennen geen archeologische dubbelbestemming.

Cultuurhistorie

Op 1 oktober 2010 trad de Erfgoedverordening Gemeente Zwijndrecht in werking. Met de erfgoedverordening worden de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente Zwijndrecht beschermd. De erfgoedverordening gaat onder andere over gemeentelijke monumenten, maar ook over archeologische terreinen.

Het voormalig kantoor van Schokbeton, aan de Lindtsedijk 14 betreft een gemeentelijk monument. De bebouwing aldaar blijft ongewijzigd aanwezig en is al in overeenstemming met de gemeente gerenoveerd.

Adres	Omschrijving	score	Kadastrale aanduiding
Lindtsedijk 14	Fabriek	51	ZDT01, sectie C, nr. 3004

De locatie ligt tevens niet binnen de begrenzing van een beschermd stadsgezicht. Op grond van de Welstandsnota Zwijndrecht 2013 geldt dat de projectlocatie is gelegen binnen het gebied waar een welstandsvrij-regime van kracht is.

4.3.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.4.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en

onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kan beschouwd worden als een omgevingstype gemengd gebied, aangezien de locatie is gelegen op een bedrijventerrein. In gevolge van de ligging in bedrijventerrein 'Groote Lindt' bevinden zich in de omgeving van de projectlocatie verschillende bestemmingen met bedrijvigheid. Daarnaast ligt de locatie ook op korte afstand van een drukke vaarweg, de Oude Maas.

De projectlocatie kent de bestemming 'Bedrijf'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend de bedrijfsbestemming. Uitgaande van de plankaart behorende tot het bestemmingsplan "bedrijventerrein Groote Lindt", vastgesteld op 4 februari 2014, en het bestemmingsplan "1e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling", vastgesteld op 22 januari 2019, zijn in de directe omgeving van de projectlocatie geen gevoelige bestemmingen (zoals woningen) gesitueerd. De meest dichtstbijzijnde woning ligt achter de Lindtsedijk en bevindt zich op hemelsbreed ca. 320 m van de projectlocatie. De meest dichtstbijzijnde bedrijfswoning ligt aan de Oudemaasweg 7 en bevindt zich op ca. 480 meter van de projectlocatie.

Het voorgenomen initiatief betreft de realisatie van horeca. Restaurant, cafetaria's, snackbars, ijssalons, cafés en bars worden gekwalificeerd als milieucategorie 1 (SBI – 2008: 562). Discotheken en muziekcafés als milieucategorie 2 (SBI – 2008: 563). Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen horeca initiatief een maximaal te hanteren richtafstand kent van 0 (milieucategorie 1) meter binnen een gemengd. Dit vormt derhalve geen belemmering.

Opgemerkt wordt dat de maximaal te hanteren richtafstand op grond van het vigerende bestemmingsplan \ 100 meter bedraagt, behorende bij milieucategorie 4.1. Dit betreft een scheepssloperij. Binnen 100 meter van de gronden waar bedrijvigheid uit milieucategorie 4.1 is toegestaan op basis van het vigerende bestemmingsplan, zijn geen kwetsbare objecten gelegen. Het voorgenomen initiatief voorziet in een minder belastende activiteit dan het vigerende bestemmingsplan reeds toestaat.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.5 BODEM

4.5.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een horecabestemming ter plaatse van de projectlocatie waar de gronden reeds bestemd voor bedrijvigheid behorende tot en met milieucategorie en 4.1.

In april 2018 is door onderzoeksbureau RSK een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk 514430.001(01)). In navolging hierop is in 2020 een verkennend asbest- en bodemonderzoek uitgevoerd voor de projectlocatie aan de Lindtsedijk 14 (rapportnummer 516674.001(00)). In dit bodemonderzoek is de algemene milieuhygiënische bodemkwaliteit van de locatie Lindtsedijk 14 te Zwijndrecht én de eindsituatie bodemkwaliteit ter plaatse van een dertiental deellocaties vastgelegd. Hieruit blijkt dat op de onderzoekslocatie diverse matige tot sterke verontreinigingen zijn aangetoond met zware metalen (met name koper, nikkel en zink). Formeel vormen deze matige tot sterke verontreinigingen aanleiding voor het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. Naar het oordeel van RSK was het echter niet mogelijk om voor deze verontreinigingen een duidelijke verontreinigingscontour vast te stellen. Over een oppervlakte van circa 36.750 m² (het gedeelte grofweg ten noorden van een denkbare lijn van zuidoost naar noordwest) is in de bovenste meter heterogeen en diffuus verontreinigd. De verontreinigingen kunnen hoofdzakelijk worden gerelateerd aan bijmengingen met straalgrit die op dit gedeelte van de locatie ook op en in de bodem worden aangetroffen. Bijmengingen met puin, baksteen, kolengruis en dergelijke worden niet of nauwelijks aangetoond.

Een oppervlakte van circa 36.750 m² en een laagdikte van 1,0 meter resulteert in een verontreinigd bodemvolume van circa 36.750 m³, er is op basis van dit volume derhalve sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en derhalve van een saneringsnoodzaak. In navolging hierop is door RSK op 8 juli 2022 een notitie opgesteld waarin de verontreinigingssituatie en een globale uitwerking van de geplande bodemsaneringswerkzaamheden in relatie tot de gewenste herontwikkeling zijn beschreven (kenmerk: 518601.001(00)).

Na afronding van de saneringswerkzaamheden wordt de eindsituatie (restverontreinigingen, duurzame afdeklaag en leeflaag) vastgelegd in een evaluatierapport (het evaluatierapport wordt ingediend bij het bevoegd gezag Wbb).

4.5.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde planologische wijziging naar horeca die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden.

4.6 EXTERNE VEILIGHEID

4.6.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een

risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

- **Groepsrisico (GR):** Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Voor de beoordeling van de risico's is de risicokaart geraadpleegd. In de directe omgeving van het projectgebied PIER14 is onder andere ten oosten de inrichting 'A. Nobel en Zn. Beheer BV' gesitueerd. Dit is een Bevi bedrijf. De hoofdactiviteit van de inrichting betreft een groothandel in brandstoffen en andere minerale olieproducten. Op grond van het vigerende bestemmingsplan kent een deel van het bedrijf, behorende tot de haven, de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – bunkerstation', zie hiertoe onderstaand figuur.

Figuur 13. Uitsnede vigerende bestemmingsplan, functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – bunkerstation'.



Direct naast 'A. Nobel en Zn. Beheer BV' is Unimills gesitueerd, bekend als 'Sime Darby Unimills'. Dit is eveneens een Bevi bedrijf. De hoofdactiviteit van de inrichting betreft raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten. Verder ligt op iets grotere afstand, ten westen van de projectlocatie de inrichting 'Ashland Industries Nederland B.V.'. Ook dit is een Bevi bedrijf en de hoofdactiviteit betreft de vervaardiging van

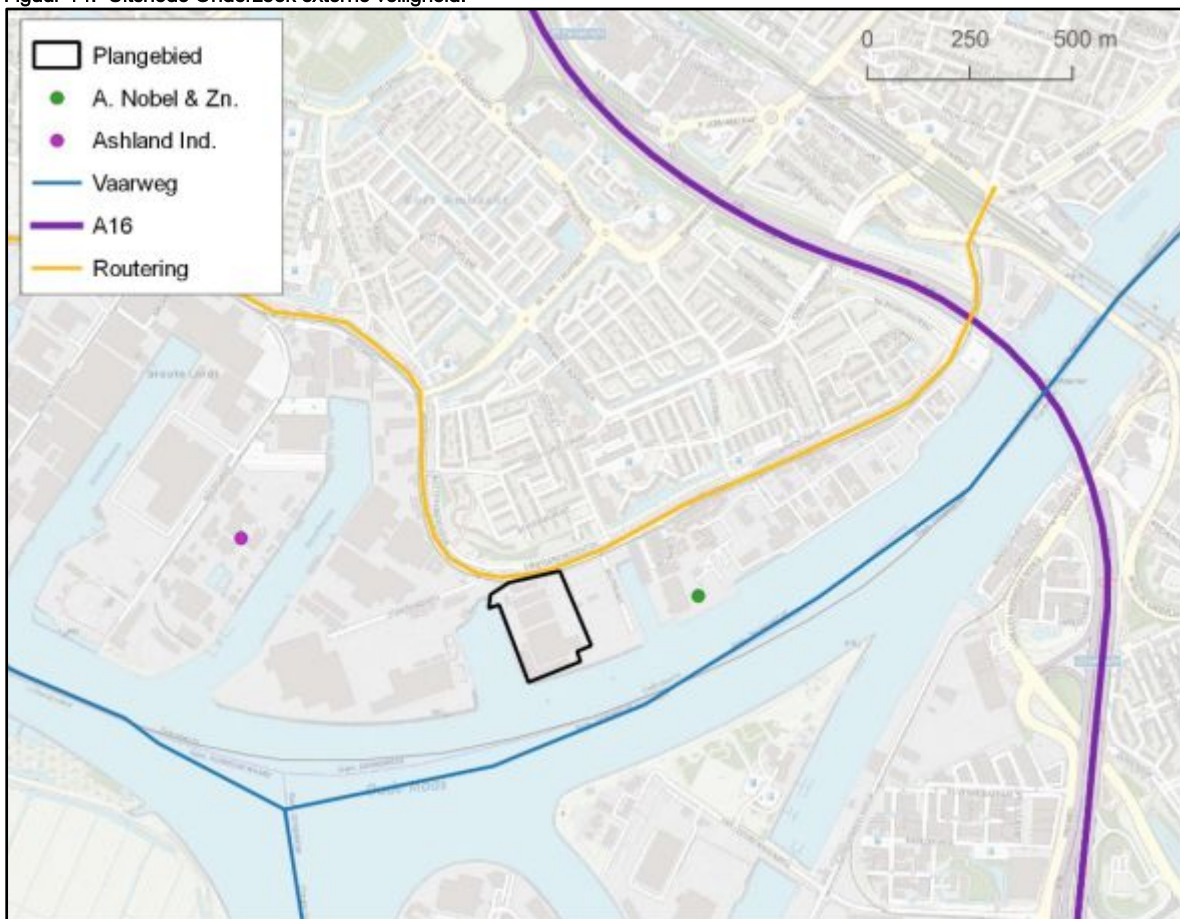
chemische producten. De plaatsgebonden risicocontour van de hiervoor genoemde inrichtingen reikt niet tot binnen de projectlocatie.

De projectlocatie ligt aan de Oude Maas. De Oude Maas is op de risicokaart aangeduid als onderdeel van de vaarwegroute corridor Rotterdam – Duitsland. Over de Oude Maas worden gevaarlijke stoffen vervoerd, maar de PR 10^{-6} risicocontour ligt niet buiten de over. Het plasbrandaandachtsgebied c.q. de vrijwaringszone zoals opgenomen in Barro ligt 50 m landinwaarts vanaf de waterlijn. In een dergelijk aandachtsgebied geldt dat aan de bouw van (beperkt) kwetsbare objecten een zorgvuldige belangenafweging ten grondslag moet liggen.

Ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling van het westelijk deel van het terrein is door AVIV een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Voor het oostelijke deel van het terrein is eerder door AVIV reeds een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd.

Onderstaand figuur betreft de ligging van het plangebied t.o.v. risicobronnen. De rapportage (project: 214745, d.d. 7 oktober 2022) is als bijlage toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing.

Figuur 14. Uitsnede Onderzoek externe veiligheid.



Oude Maas

Plaatsgebonden risico

Voor de Oude Maas geldt een PR-plafond van 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op de oever van de vaarweg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de projectlocatie.

Groepsrisico

Voor de bepaling van het groepsrisico is gebruik gemaakt van de vuistregels voor een vaarweg van bevaarbaarheidsklasse 6 zoals opgenomen in bijlage 1.4.2.2 van de Hart. Volgens de Hart is een vuistregel mogelijk niet geschikt in nautisch complexe situaties met kruisend scheepsverkeer, sterke stroming, bochten etc. Gebleken is dat op de Oude Maas geen sprake is van zogeheten uitzonderingskilometers, kilometers met een significant hogere of lagere locatiespecifieke scheepsschadefrequentie. De vuistregels kunnen derhalve toegepast worden.

Vuistregel 1: Langs een vaarweg van bevaarbaarheidsklasse 6 wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

Vuistregel 1: Langs een vaarweg bevaarbaarheidsklasse 6 wordt 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico alleen mogelijk overschreden wanneer binnen 200 meter van de oever aanwezigheidsdichtheden voorkomen groter dan 500/ha en $LT2+GT3>1000$ per jaar.

In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Vrijwaringszone

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de vrijwaringszone van de vaarweg. In de vrijwaringszone gelden geen extra bouweisen voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Wel dienen de redenen vermeld te worden die ertoe hebben geleid om nieuwe (beperkt) kwetsbare gebouwen in de vrijwaringszone te realiseren. In de vrijwaringszone gelden geen extra bouweisen. Het voorgenomen horeca-initiatief voorziet niet in de realisatie van een nieuw (beperkt) kwetsbaar object.

Bevi-inrichtingen

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico

In de huidige situatie is het groepsrisico van Ashland Industries Nederland is kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde, A. Nobel & Zn heeft geen groepsrisico. De eventuele toename van het groepsrisico door het plangebied leidt naar verwachting niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Ongeacht de hoogte van het groepsrisico, dient dit conform het Bevi te worden verantwoord.

Rijksweg A16

Omdat het plangebied buiten 200 m vanaf de A16 ligt, kan de verdere verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Het bestuur van de veiligheidsregio zal in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Routing

De vervoersomvang van de routeplichtige stoffen die het plangebied passeren is zodanig dat deze niet zal leiden tot een groepsrisico groter dan 10% van de oriëntatiewaarde.

4.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.7 GELUID

4.7.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie ligt binnen een gezoneerd industrieterrein. In het bestemmingsplan “1e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling” zoals vastgesteld op 22 januari 2019, is de geluidruimteverdeling geborgd.

Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn de waarden voor de dag-, avond- en nachtemissie per akoestische gebiedseenheid opgenomen. De gronden buiten het bouwvlak dat ter plaatse geldt kennen de akoestische gebiedseenheid 47. De gronden binnen het bouwvlak kennen de akoestische gebiedseenheid 46.

Figuur 15. Akoestische gebiedseenheden 46 en 47.



Maximum geluidemissie in dB(A)/m ²	Functieaanduiding – specifieke vorm van bedrijf	
	Akoestische gebiedseenheid 46	Akoestische gebiedseenheid 47
Dag	61,2	58,9
Avond	51,7	48,5
Nacht	47,8	48,5

Het voorgenomen initiatief behelst de realisatie van een horeca bestemming. Eerder is voor fase 1 (oostelijk deel) beschreven dat die plantontwikkeling inpasbaar is binnen het geluidsbudget, waarbij tevens rekening is gehouden met het gegeven dat voor fase 2 (ontwikkeling van het westelijk deel, waaronder voorliggende horeca-ontwikkeling) voldoende deelbudget beschikbaar is. Door Ardea is voor de planvorming een geluidsberekeningen uit gevoerd advies uitgebracht hoe moet worden omgegaan met de geluidbudgetten die voor het totale terrein van toepassing zijn (rapport Nautisch Maritiem Zwijndrecht Beheer B.V., d.d. 14 juni 2020). In de notitie “Uitwerking geluidbudget Horeca” (kenmerk: 3313LEC2.014) is een nadere uitwerking van het deelbudget voor de horeca ontwikkeling met betrekking tot gebruik1 gebouw en terras beschreven. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat vanuit akoestisch oogpunt realisatie van het horecagebouw mogelijk is binnen het totale zonebeheer op basis van:

- Toepassing van klimaatinstallaties met een totaal geluidsvermogen van 80 dB(A) al dan niet voorzien van geluiddempers. Een gebouw met een geluidsisolatie van ca. 50 dB voor het frequentie spectrum 63- 1000 Hz. Dit is uitvoerbaar op basis van een deskundig advies.
- Een nadere uitwerking van een vaste geluidinstallatie voor het terras in combinatie met terrasafscherming.

4.7.3 Conclusie

Het aspect geluid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.8 LUCHTKWALITEIT

4.8.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van ‘niet in betekenende mate’ is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;

- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, niet in betekenende mate bijdraagt.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige grootschalige achtergrondconcentratie voor een bepaald jaar is ter plaatse van een specifieke locatie. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande tabel toont de grootschalige achtergrondconcentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 14 juli 2022).

Tabel 1 Jaarlijkse achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van de projectlocatie (bron: nsl-monitoring.nl)

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie locatie ID 15478442, R Admiraal de Ruijterweg.		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2030	16,48	15,231	8,11
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.8.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.9 NATUUR

4.9.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Soortenbescherming

Ten behoeve van het initiatief is door ecologisch adviesbureau Mertens een quickscan ecologie uitgevoerd voor de zuidelijk gelegen loodsen en aanlegsteiger aan de Lindtsedijk 14 (rapportnummer 2022.3849d). Op grond hiervan kan het volgende geconcludeerd worden:

In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels op de daken is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.

Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen, met name boven de Oude Maas. Gedurende en na de realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Het voorkomen van en negatieve effecten op broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en verblijfplaatsen van vleermuizen wordt uitgesloten. Het voorkomen van overige beschermde soorten kan tevens worden uitgesloten. Op grond van bovenstaande analyse worden negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de sloop en nieuwbouw van de zuidelijk gelegen loodsen en aanleg en gebruik van de aanlegsteiger aan de Lindtsedijk 14 te Zwijndrecht is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

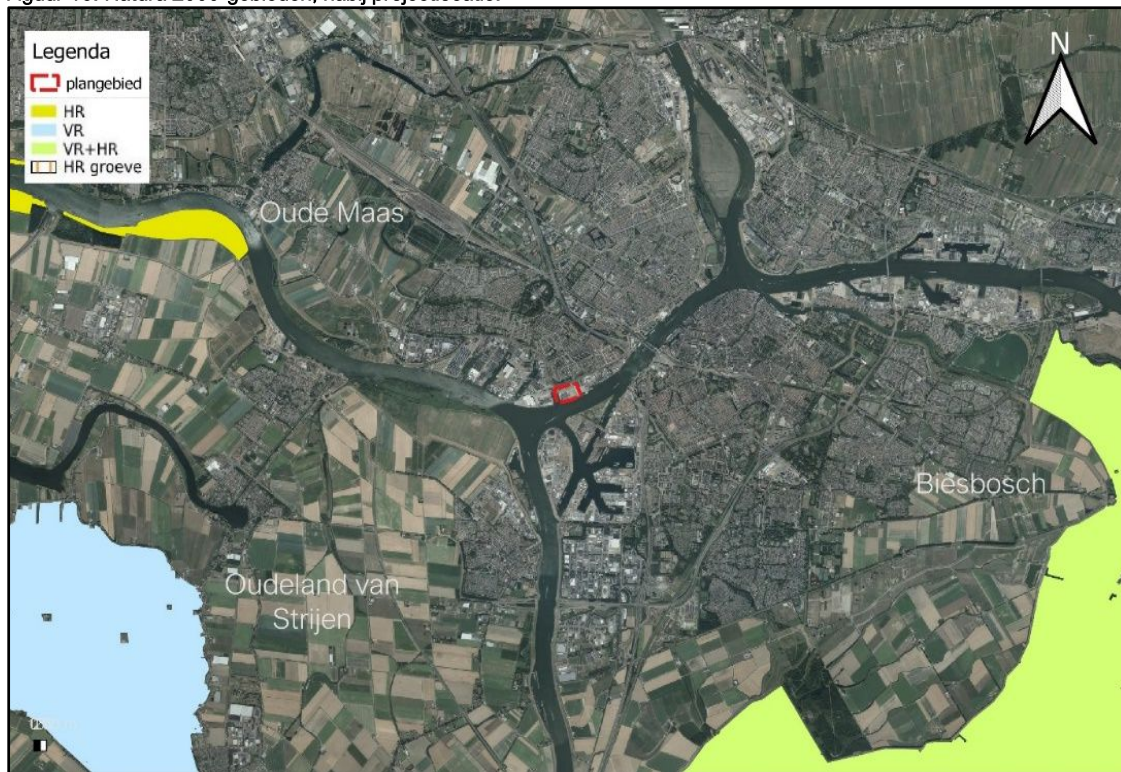
Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat in het plangebied verblijvende vleermuizen kunnen voorkomen in de vier loodsen, de kantine en het elektriciteitshuisje.

In het kader van de herontwikkeling van het westelijk gebied van PIER14, waar voorliggende horeca-ontwikkeling onderdeel van uitmaakt, wordt extra onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige ecotopen en de aanwezigheid van libellen. Dit onderzoek heeft mogelijk enkel betrekking op de aanlegsteiger van de waterhalte en is daarmee niet van invloed op de ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden.

Gebiedsbescherming

Onderstaand figuur toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000-gebieden. Op 5,4 kilometer van het projectgebied is het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' gelegen en op circa 5,8 kilometer is het Natura 2000- gebied 'Biesbosch' gesitueerd. Ten zuidwesten van de projectlocatie ligt op 6,5 km het Natura 2000-gebied 'Oudeland van Strijen' maar dit gebied is niet-stikstof gevoelig.

Figuur 16. Natura 2000-gebieden, nabij projectlocatie.



Per 1 juli is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking. De Wet wijzigt de Wet natuurbescherming middels de toevoeging van een aantal artikelen. Belangrijke onderdelen van de Wet zijn een zo ver mogelijke reductie van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en een vrijstelling voor de bouwsector. Het gevolg van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering voor de bouwsector is dat per 1 juli een gedeeltelijke vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht geldt. De tijdelijke gevolgen van door de bouw veroorzaakte stikstofdepositie kunnen daarmee buiten beschouwing worden gelaten bij de natuurvergunning. De aanlegfase hoeft dus niet meer meegenomen te worden in de stikstofdepositieberekening. Voor de gebruiksfase is dit nog wel het geval.

In het kader van de beoogde herontwikkeling van het projectgebied is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd met behulp van de AERIUS Calculator voor de gebruiksfase door stikstofbereken.nl (Hedgehog Company b.v., projectcode 2022.092, d.d. 13 oktober 2022). De rapportage is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Voor de gebruiksfase is een berekening gemaakt op basis van de toekomstige verkeerssituatie. Het gebouw wordt elektrisch verwarmd en er is geen gasinstallatie in het gebouw waardoor het zelf geen emissie van stikstof zal hebben door gasverbruik. De lichte verkeersbewegingen zijn ingetekend over de routes tot aan de rotonde Ringdijk/Stationsweg (oostelijke richting) en tot aan de Burgemeester Van 't Hoffweg (westelijke richting) waar tenminste kan worden aangenomen dat deze opgaan in het al bestaande verkeersbeeld. De verkeersbewegingen zijn evenredig verdeeld over beide routes en gaan in beide richtingen. De cijfers hiervan

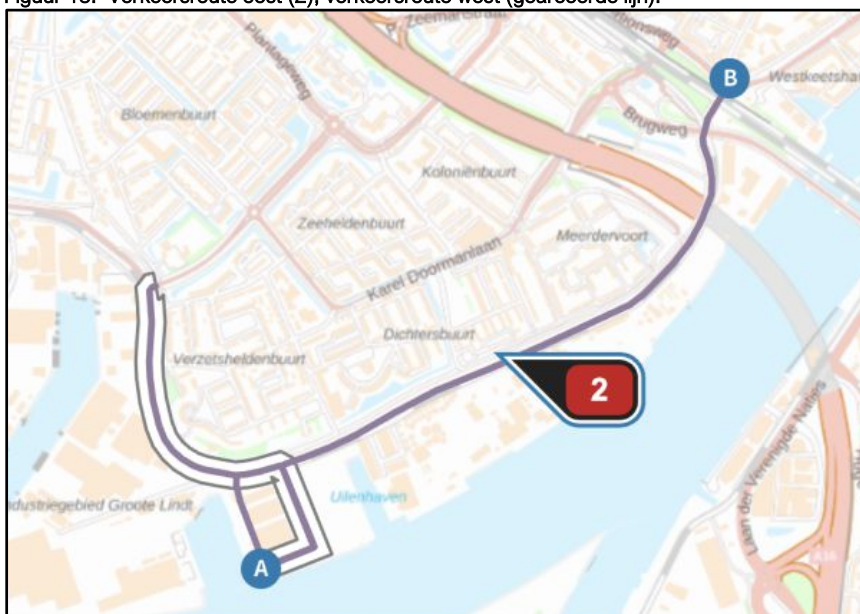
zijn afgestemd op het akoestisch onderzoek, en betreffen 590 lichte verkeersbewegingen per etmaal. Deze zijn evenredig verdeeld over de oostelijke en westelijke route.

Verder worden er op de inrichting zelf ook middelzware en zware verkeersbewegingen gegenereerd door de horecagelegenheid, ten behoeve van het aan- en afvoeren van goederen en producten. De route over het terrein betreft een éénrichtingsweg. De verkeersgeneratie is wederom afgestemd op het akoestisch onderzoek en betreft 8 verkeersbewegingen per etmaal. Om een worst case scenario te schetsen worden er 8 middelzware en 8 zware verkeersbewegingen gemodelleerd. In onderstaande figuren zijn de hierboven beschreven routeringen weergegeven.

Figuur 17. Weergave verkeersroute middelzware/zware verkeersbewegingen op inrichting.



Figuur 18. Verkeersroute oost (2), verkeersroute west (gearceerde lijn).



De verkeersgeneratie is berekend op basis van het aantal m² BVO, exploitatieverwachten en het aantal zitplekken, zie hiertoe onderstaand 'tabel: Verkeersgeneratie gebruiksfase'.

Voertuigbewegingen van en naar de inrichting			
Functie	Totaal BVO (m ²)	Soort verkeer	Gemiddeld per etmaal
Horeca	1503	Licht verkeer	590
		Middelzwaar vrachtverkeer	8
		Zwaar vrachtverkeer	8

Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten in omliggende Natura 2000-gebieden ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage treden geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Het aspect natuur geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.10 VERKEER EN PARKEREN

4.10.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Parkeren

Auto

De gemeente Zwijndrecht heeft de parkeerkencijfers van het CROW vastgesteld als gemeentelijke parkeernormen in het Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan (GVVP) 2016 – 2030. Het voorgenomen initiatief behelst een horeca ontwikkeling van in totaal circa 1.500 m² bvo exclusief niet overdekte gebonden buitenruimten. Voor deze horecafunctie geldt een parkeernorm van 12,0 pp per 100 m² bvo. Deze kencijfers zijn tevens gebruik in de stikstofdepositieberekening zoals weergegeven in voorgaande paragraaf

Ten behoeve van de gehele ontwikkeling PIER14 is door Kwirkey BV een parkeerbalans opgesteld, welke ook als aanvulling is ingediend aan de eerder behandelde RIT-aanvraag. Hieruit is gebleken dat voor de gehele ontwikkeling PIER14 voorzien wordt in de realisatie van voldoende autoparkeerplaatsen. Er worden ten behoeve van het gehele plan 452 autoparkeerplaatsen gerealiseerd. Doordat sprake is van uitwisseling van plekken en dubbelgebruik ontstaat gedurende een gehele week nooit een tekort. De parkeerbalansberekening is als bijlage opgenomen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Het betreft een overzicht van de totale parkeerbalans (220720 totale parkeerbalans Kwirkey), een parkeerbalans dubbelgebruik (220720 Parkeerbalans – Dubbel gebruik) en een overzicht van het aantal parkeerplaatsen (dat niet voor dubbelgebruik beschikbaar is).

Verkeersgeneratie en ontsluiting

De projectlocatie wordt ontsloten via de Lindtsedijk. Het betreft een hoofdinfrastructuur welke ingericht is op de afwikkeling van grote hoeveelheden motorvoertuigen. Het verkeer/ transport als gevolg van voorliggend horecainitiatief is eerder al beschreven in paragraaf 4.9 van voorliggende rapportage. Hieruit is gebleken dat de verkeersgeneratie in 590 motorvoertuigbewegingen bedraagt (licht verkeer). Verder worden er op de

inrichting zelf ook middelzware en zware verkeersbewegingen gegenereerd door de horecagelegenheid, ten behoeve van het aan- en afvoeren van goederen en producten. Dit betreffen 8 verkeersbewegingen per etmaal (middelzwaar en zwaar).

4.10.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 WATER

4.11.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van Waterschap Hollandse Delta. Het waterbeheer in het buitendijksgebied wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. De projectlocatie ligt in het buitendijks gebied en is derhalve geheel gelegen binnen de grens van het waterstaatkundig beheer door Rijkswaterstaat. Het Waterschap Hollandse Delta is van belang vanuit het beheer van de waterkering. De projectlocatie grenst aan een Rijksvaarweg. De projectlocatie is daarnaast gelegen in een gebied waar een vrijstelling vergunningsplicht voor het gebruik van waterstaatswerken geldt.

Figuur 18. Uitsnede legger Rijkswaterstaat.



Op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn de gronden in het noordelijk deel van de projectlocatie bestemd als 'Waterstaat – Waterkering' en in het zuidelijk deel loopt de dubbelbestemming 'Waterstaat'. Binnen de bestemming 'Waterstaat' kunnen niet zomaar bouwwerken worden opgericht. Opgemerkt dient te worden dat er in de bestaande situatie gebouwd is in de gronden met de dubbelbestemming 'Waterstaat'. Conform het vigerende bestemmingsplan kan daarvoor immers een omgevingsvergunning worden verleend indien het waterstaatsbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad en vooraf advies is ingewonnen bij de waterbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat. Ook op grond van het Barro, zoals beschreven in paragraaf 3.1.2 dient nader afstemming plaats te vinden met Rijkswaterstaat. In het deskundigenoordeel van AA-advies (zie bijlage), is nader ingegaan op de toetsing en watervergunning alsmede het bouwplan en het Barro. Hieruit blijkt onder andere het volgende relevante ten aanzien van de ontwikkeling die middels voorliggende ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakt dient te worden:

Er zijn risico's op aanvaring van de projectlocatie. In het deskundigenoordeel van AA-advies is beschreven dat het plan voldoet aan de veiligheidsafstand van 5 meter die in paragraaf 3.12.2 van RVW-2020 wordt gesteld. Hoewel er ter plaatse geen grote zeevaart meer voorkomt wordt er ook voldaan aan de daarvoor in de RVW gestelde veiligheidsafstand van 15 meter. Aanvullend zijn er computersimulaties gedaan met een klasse Vic-duwstel waarbij gekeken is naar de uitzonderlijke situatie van een zesbakduwstel wat ter plaatse van de projectlocatie de oever invaart.

Uit simulaties blijkt dat de bebouwing bij een aanvaring door een geladen duwstel niet fysiek zal worden geraakt. Bij een leeg duwstel zal het parkeerdek worden beschadigd en is enige lichte schade aan de bebouwing niet volledig uit te sluiten. Overeenkomstig de Ontwerprichtlijnen Vaarwegen (RVW) moet voor de scheepsboeg van een duwbak rekening worden gehouden met een overkraging van 5 meter vanaf de +2,80 NAP-lijn. Aan deze eis wordt ruim voldaan.

Overeenkomstig tabel 32 van de Ontwerprichtlijnen Vaarwegen (RVW) moet een vrije ruimte van 10 meter in acht worden genomen als zone voor het onderhoud van de oever. In het plan is de afstand tussen het parkeerdek en de waterlijn tenminste 13 meter. Dit is voldoende. Alhoewel de Oude Maas formeel een zeehaventoegang is, vindt er ter plaatse van de projectlocatie geen zeevaart plaats. Grote zeeschepen buigen al eerder af en gaan de Krabbegemaal in. Er zijn dus geen risico's voor aanvaring door zeevaar

4.11.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.12 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.12.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van een horecabestemming wat onderdeel van het maritieme cluster waarvan het grootste deel van de ontwikkeling reeds op basis van het huidige planologisch regime is toegestaan. Gezien de aard en omvang van het voorgenomen initiatief ten opzichte van de reeds toegestane bebouwingsmogelijkheden wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt tevens de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open. Zodoende is de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

De ontwerp omgevingsvergunning 'Horeca – Pier 14' (2022-142-U) heeft na publicatie in het Stadsnieuws van de Brug en het Gemeenteblad van 21 december 2022 tot en met 31 januari 2023 voor een ieder ter inzage gelegen.

De provincie Zuid-Holland heeft op 30 januari 2023 haar zienswijze ingediend. De zienswijze heeft betrekking op het onderdeel watergebonden bedrijventerreinen en hogere milieucategorieën. In het beleid van de provincie Zuid-Holland wordt ingezet op het beter benutten en duurzaam functioneren van bestaande bedrijventerreinen en op het behoud van voldoende ruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën en watergebonden bedrijventerreinen. De provincie Zuid-Holland geeft aan dat in de goede ruimtelijke onderbouwing de verantwoording ontbreekt op welke wijze binnen de regio planologische compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden of reeds heeft plaatsgevonden.

Omdat de ontwikkeling in strijd is met de verordening, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot maatwerk cf. artikel 6.34 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De horeca is noodzakelijk om het nautisch-maritiem cluster beter en duurzaam te laten functioneren (een van de doelstellingen van de provincie Zuid-Holland) en ondersteunend aan en faciliterend voor de bedrijven op onder andere dit deel van het bedrijventerrein omdat:

1. De horeca specifiek een kantinefunctie heeft voor de bedrijven gevestigd op Pier 14;
2. De horeca een ontmoetingsfunctie heeft voor de bedrijven op Pier 14, Groote Lindt, en het nautisch maritiem netwerk;
3. De komst van de horeca en waterbus een positief effect heeft op de verbinding met de achterliggende wijk Kort Ambacht. Deze wijk en het bedrijventerrein Groote Lindt zijn beter bereikbaar door de komst van de waterbus;

Door op het beoogde deel van het terrein (1330 m² gebruiksoppervlakte) de horecafunctie te positioneren gaat er geen schaars watergebonden bedrijventerrein verloren, omdat:

1. De contour van de bestaande bebouwing en fundering van de voor horeca beoogde locatie gelegen is in de BARRO-zone, met navenante planologische (nautische) beperkingen;

2. Het bestaand bouwvolume in de BARRO-zone voor RWS nautisch gezien een gegeven is: handhaven/herontwikkelen mag, maar alleen op de bestaande fundering (ook vastgelegd in het bestemmingsplan);
3. De bestaande bebouwing en fundering vanwege de constructieve en waterstaatkundige beperkingen onbruikbaar zijn voor watergebonden bedrijvigheid;
4. Dit extra wordt beperkt door het invaarrisico conform het op deze locatie maatgevende scenario (CEMT-klasse VI-c, zie ter toelichting de risicoanalyse van AA Planconsult t.g.v. kantoorontwikkeling in de BARRO-zone);
5. De bestaande fundering is berekend op de bestaande opbouw, die ongeschikt is voor nieuwe bedrijfsbebouwing;
6. De bestaande bebouwing en fundering technisch en constructief wél geschikt zijn voor horeca.

Er is, met bovengenoemde toelichting, op dit deel van het terrein überhaupt geen bedrijfsbebouwing mogelijk. De gemeente Zwijndrecht wil daarom op deze locatie invulling geven aan het verzoek van de initiatiefnemer, omdat dit niet ten koste gaat van watergebonden bedrijventerrein.

Gezien het bovenstaande wordt er in relatief beperkte mate afgeweken van de regels en wordt er geen onevenredige afbreuk gedaan aan de doelstelling van de regels van afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

Voor de beoogde horecaontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.