

Ruimtelijke onderbouw

Project	<i>Lindtsedijk te Zwijndrecht (WEST - kantoorlofts)</i>
Status	<i>3.1</i>
Projectnummer	<i>20118</i>
Datum	<i>13 juli 2023</i>
Auteur	<i>T.J. de Baare BSc, LL.B</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	6
2.3	Vigerend bedrijventerrein groote lindt	7
3	Ruimtelijk beleid	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Regionaal beleid	23
3.4	Gemeentelijk beleid	25
4	Omgevingsaspecten	30
4.1	Stedenbouwkundige motivering	30
4.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	31
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	32
4.4	Bedrijven en milieuzonering	33
4.5	Bodem	34
4.6	Externe veiligheid	35
4.7	Geluid	40
4.8	Luchtkwaliteit	42
4.9	Natuur	43
4.10	Verkeer en parkeren	46
4.11	Water	47
4.12	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	48
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	50
5.1	Economische uitvoerbaarheid	50
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	50
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	52

1 INLEIDING

In opdracht van Nautisch Maritiem Zwijndrecht heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling 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. Fase 1 van deze ontwikkeling betreft de realisatie van een tweetal kantoren en een bedrijfshal aan de oostzijde van het gebied, gelegen aan de Uilenhaven.

Fase 2 betreft onder andere de ontwikkeling van een tweetal kantoorgebouwen aan de Oude Maas. Daarnaast wordt horeca, de realisatie van bedrijfshallen en een waterbus voorzien. Voorliggende rapportage heeft enkel betrekking op voorgenoemde kantoorontwikkeling en voorziet in de realisatie van functiegebonden kantoorlofts die ieder bestaan uit een parkeerlaag op maaiveld met daarboven vier bouwlagen. De bebouwing voorziet in functiegebonden kantoren en zijn daarmee geheel passend binnen het nautisch maritieme cluster dat ter plaatse wordt gerealiseerd. De bedrijven die zich ter plaatse vestigen hebben binding met elkaar en andere maritieme bedrijven in Zwijndrecht en de verdere regio. De kantoorruimte is al dan niet direct verbonden met achterliggende bedrijfsgebouwen en is altijd passend binnen de nautische keten waardoor de ontwikkeling het regionaal maritiem cluster versterkt en complementeert. De totale ontwikkeling, waar voorliggend initiatief onderdeel van is, is een versterking van de maritieme sector in de Drechtsteden en de positie van de gemeente Zwijndrecht als de thuishaven van de binnenvaart.

De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan dat ter plaatse vigeert en derhalve 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 is gelegen aan de Lindtsedijk 14 in Zwijndrecht. De locatie is bekend als 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 westelijk deel van het terrein zoals op onderstaand figuur is weergegeven.

Figuur 2 Weergave projectlocatie



2.2 PROJECTPLAN

Huidige situatie

Het buitendijkse stuk grond is buiten gebruik. De voormalige bedrijfsbebouwing van Loveld/ Schokbeton is nog aanwezig en bestaat voornamelijk uit productiehallen. In de noordwestelijke hoek is het voormalige kantoor (gemeentelijk monument), diverse garages, een portiersloge en een hal gesitueerd. De oostzijde van het terrein is voornamelijk in gebruik geweest ten behoeve van (buiten)opslag. Deze gronden zijn in de bestaande situatie deels onbebouwd en verhard.

Aan de oostzijde bevindt zich de Uilenhaven en Uilenkade. Het voormalig terrein van Loveld/ Schokbeton wordt aan de westzijde begrenst door de Schokhaven. Beide havens zijn relatief kleinere havens in vergelijking met de grotere havens in het westelijk deel van het bedrijventerrein Groote Lindt.

Toekomstige situatie

Het doel is om de projectlocatie te herontwikkelen tot een nautisch maritiem cluster, waarbij onder andere een horecafunctie wordt beoogd nabij de Oude Maas. Hiervoor wordt separaat een planologische procedure doorlopen. In het oostelijk deel van het plangebied wordt tevens voorzien in de realisatie van bedrijfsruimte en bijbehorende kantoorvloeroppervlakte. Zie omgevingsvergunning Lindtsedijk 14 kenmerk 2021-026 d.d. 31-03-2021. Voor het oostelijk deel is de planologische procedure reeds doorlopen. Voorliggende rapportage heeft betrekking op de kantoorlofts parallel aan de Oude Maas in het westelijk deel van het plangebied. Zoals beschreven voorziet voorliggende rapportage in de realisatie van functiegebonden kantoren die het regionaal maritiem cluster versterken en completeren. Hetgeen middels voorliggende rapportage wordt beoogd is daarmee passend binnen de visie en ambities voor Pier14.

Voor de diverse bedrijfshallen binnen het westelijk deel van het terrein geldt dat deze bebouwing voor wat betreft functie, bebouwingshoogtes en percentages niet in strijd is met het bestemmingsplan dat ter plaatse vigeert. Onderstaand figuur 3 betreft een weergave van de te realiseren bebouwing.

Figuur 3. Plattegrond stedenbouwkundige.



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. Het gehele gebied de bestemming ‘Bedrijf’. Er geldt voor het gehele gebied een bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot 15 meter.

Daarnaast is ter plaatse van de projectlocatie sprake van de volgende functieaanduidingen, te weten ‘bedrijf tot en met categorie 4.1’. In figuur 5 is de begrenzingen van voornoemde aanduidingen aangegeven. Ter plaatse van de gronden met een bestemming ‘Bedrijf’ en aanduidingen ‘bedrijf tot en met categorie 4.1’ zijn de gronden bestemd voor bedrijven uit ten hoogste milieucategorie 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten ‘gezonde industrie-terrein’, zoals bijgevoegd als bijlage 1 van de planregels van het vigerende bestemmingsplan. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de Staat van

Bedrijfsactiviteiten. Het vigerende bestemmingsplan kent daartoe een afwijkingsregel (zie onderstaand kader).

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

3.5.1 Afwijken van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'gezoneerd industrieterrein'

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1:

- a. om bedrijven toe te laten uit ten hoogste twee categorieën hoger dan in lid 3.1, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de categorieën, zoals in lid 3.1 genoemd;
- om bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'gezoneerd industrieterrein' zijn genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot de categorieën, zoals in lid 3.1 genoemd.

Verder geldt ter plaatse van het projectgebied binnen de gronden bestemd voor 'Bedrijf' grotendeels een bouwvlak, zie figuur 6. Binnen dit bouwvlak mag gebouwd worden met een maximum bouwhoogte van gebouwen van 15 meter, conform de op de verbeelding aangegeven maatvoering. In de bouwregels wordt voor wat betreft de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals onder andere schoorstenen, hijskranen, hijsinrichtingen en overige naar aard gelijk te stellen bouwwerken een maximaal toegestane bouwhoogte van 45 meter aangegeven.

In de bouwregels is daarnaast ook aangegeven dat de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen per bouwperceel ten hoogste 60% mag bedragen. Een bouwperceel is in het bestemmingsplan gedefinieerd als: *"een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten"*. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bebouwingspercentage en ten hoogste een bebouwingspercentage van 80% toestaan. Het vigerende bestemmingsplan kent daartoe een afwijkingsregel (zie onderstaand kader). Ook voor wat betreft het afwijken van de maximale bouwhoogte is een afwijkingsregel opgenomen in het bestemmingsplan (zie onderstaand kader).

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Afwijken van het bebouwingspercentage

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.2.1 onder d en een bebouwingspercentage toestaan van ten hoogste 80%, mits:

- a. dit noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering;
- b. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de gebruiks- en bouw mogelijkheden van de omliggende percelen.

3.3.2 Afwijken van de bouwhoogte

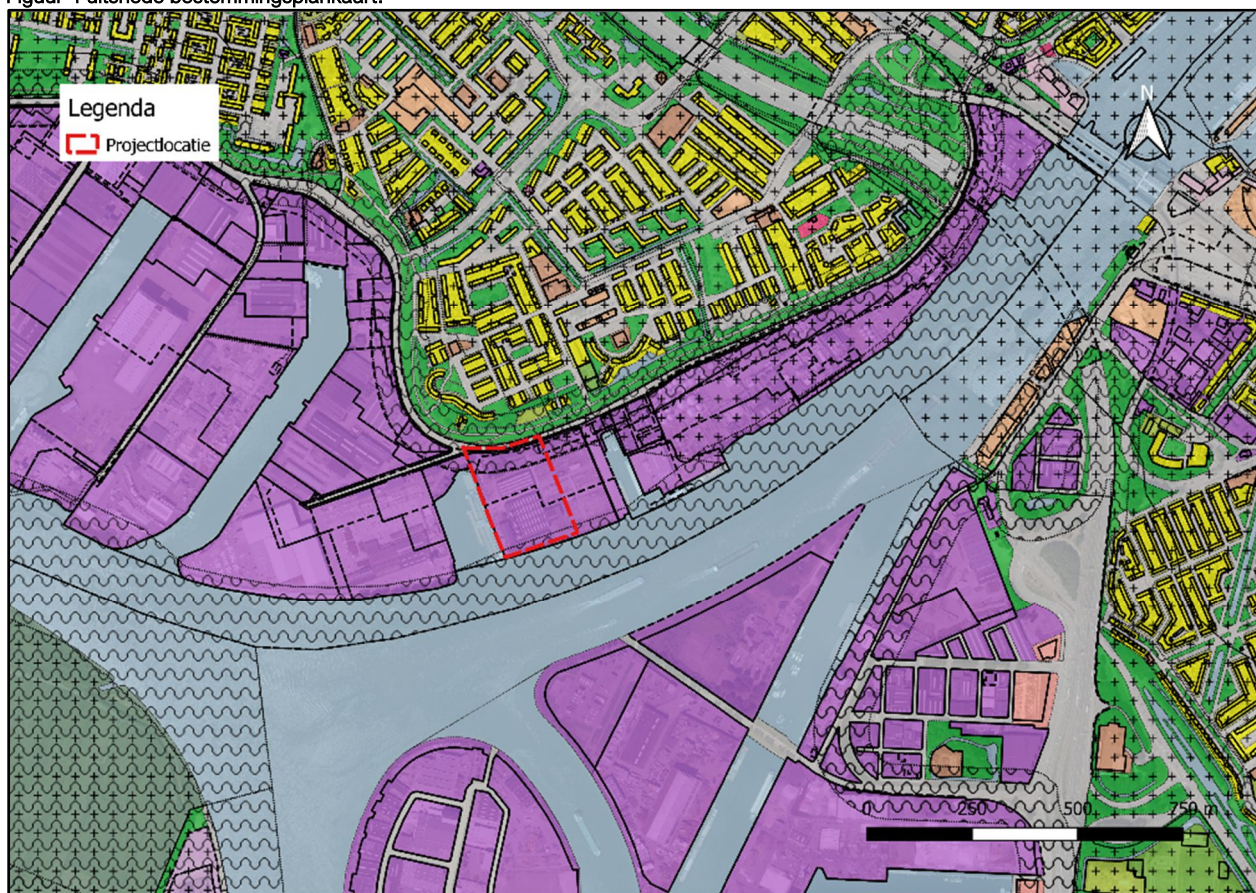
1. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van
 1. het bepaalde in lid 3.2.1 onder c* en een bouwhoogte toestaan van 25 m
 2. het bepaalde in lid 3.2.2** en een bouwhoogte toestaan van 55 m;
2. Omgevingsvergunning kan alleen worden verleend indien:
 1. dit noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering;
 2. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de gebruiks- en bouw mogelijkheden van de omliggende percelen.

* lid 3.2.1 onder c: de bouwhoogte van gebouwen bedraagt ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' ten hoogste de aangegeven bouwhoogte;

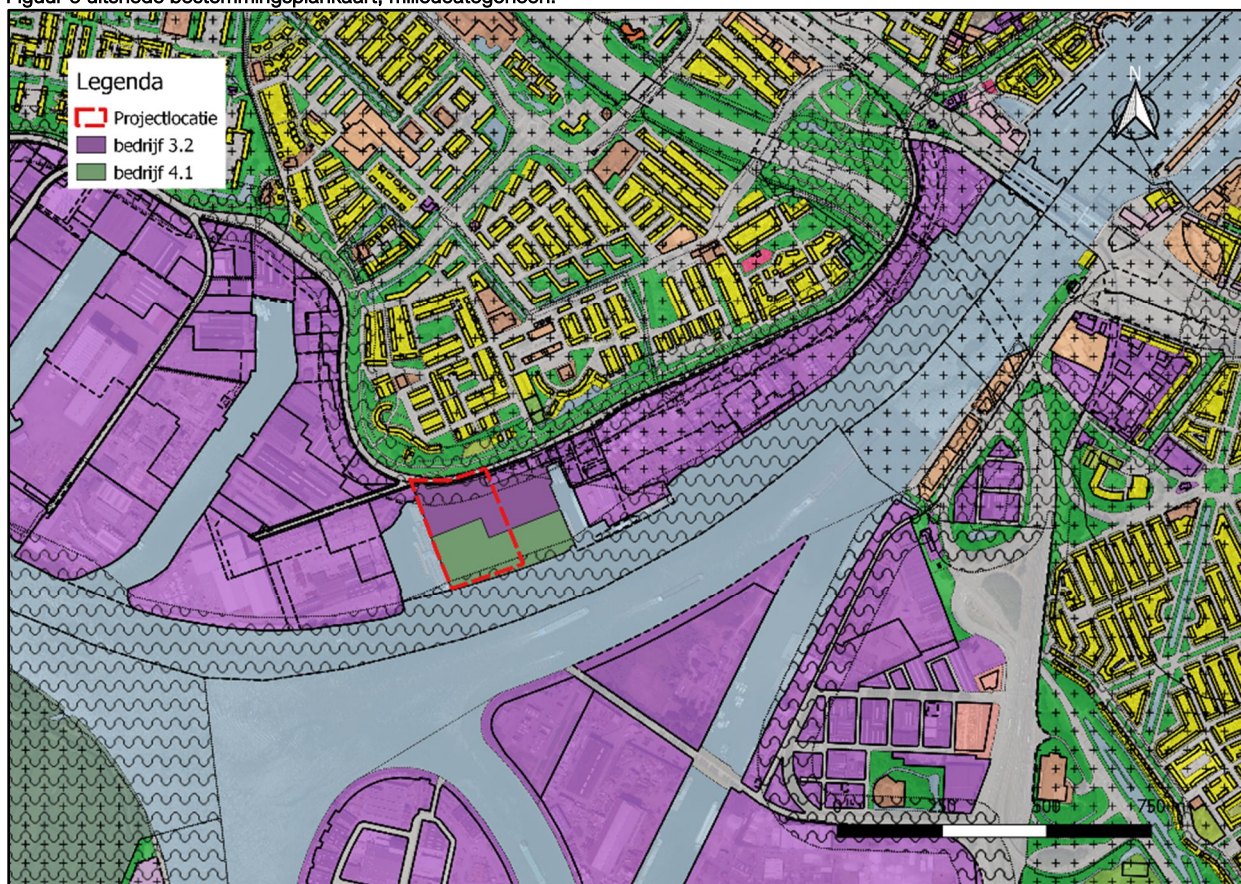
** lid 3.2.2 betreft de bouwregels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Er zijn dubbelbestemmingen opgenomen in het kader van de waterkering en waterstaatkundige voorzieningen.

Figuur 4 uitsnede bestemmingsplankaart.



Figuur 5 uitsnede bestemmingsplankaart, milieucategorieën.



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 “1^e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling” is vastgesteld op 22 januari 2019. Deze eerste herziening van het bestemmingsplan ‘Groote Lindt’ heeft betrekking op het onderdeel industrielawaai 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”

Voorliggende rapportage heeft betrekking op het tweetal westelijk gelegen bedrijfs- cq. functiegebonden-kantoorgebouwen die beoogd worden aan de Oude Maas. De bouwwerken zijn gelegen binnen het bouwvlak.

Uitgaande van de specifieke gebruiksregels van het bestemmingsplan is per bedrijf niet meer dan 50% van de bedrijfsvloeroppervlakte voor kantoorvloeroppervlakte toegestaan. Daarnaast wordt aangegeven dat per bedrijf niet meer dan 2.000 m² kantoorvloeroppervlakte is toegestaan. Op grond van de regels geldt dat zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan. Voor het voorgenomen initiatief geldt dat er sprake is van de realisatie van (nautische) kantoorlofts. Het betreft functiegebonden kantoren. Het deel dat wel verbonden is met nautisch maritiem cluster dat ter plaatse ontwikkeld wordt, maar niet direct met achterliggende bedrijfsbebouwing voldoet niet aan de regels uit het vigerende bestemmingsplan. De maximale bouwhoogte binnen het bouwvlak betreft 15 meter en de beoogde gebouwen overschrijden deze maximale bouwhoogte.

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.

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 dient te worden in totaal twee kantoorlofts beoogd.

3.1.2.2 Conclusie

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, waar een aparte en separate planologische procedure voor doorlopen wordt, 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 ongevalregistratie 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.

3.1.3 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

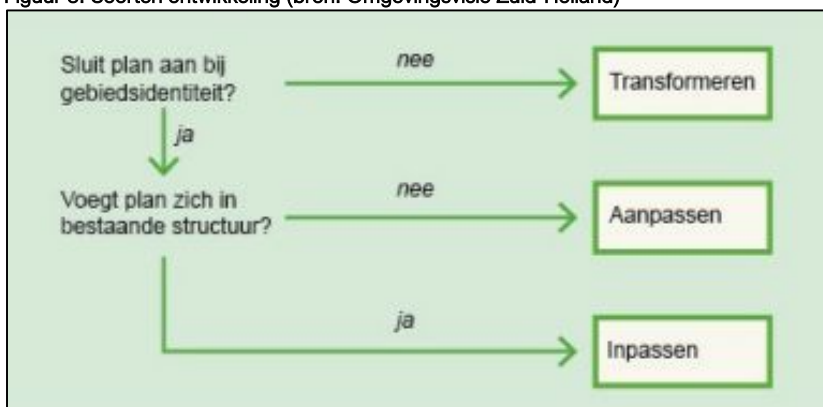
Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, 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 ontwerpoptimalisaties, 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 gebiedsprofilen 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 twee functiegebonden kantoorgebouwen langs de Oude Maas. 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.

De provincie streeft naar een kwantitatief en kwalitatief evenwicht in vraag en aanbod van bedrijventerreinen op regionaal en bovenregionaal schaalniveau. Daarbij wordt ingezet op beter benutten en duurzaam functioneren van bestaande bedrijventerreinen en op het behoud van voldoende ruimte voor bedrijven in

hogere milieucategorieën en watergebonden bedrijven. Om dit te realiseren worden drie beleidslijnen aangehouden:

1. Het op lange termijn in evenwicht brengen van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen.
2. Het beter benutten van bestaande, kwalitatief goede bedrijventerreinen en het ontwikkelen van nieuwe locaties die kwalitatief toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de bestaande voorraad.
3. Het verduurzamen van bedrijventerreinen waarbij ze zich tevens voorbereiden op toekomstige ontwikkelingen.

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.

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. Daarnaast worden hieronder de andere relevante artikelen uit de Omgevingsverordening weergegeven. Het betreffen de artikelen 6.10 (Stedelijke ontwikkeling), 6.11 (Kantoren) en 6.12 (Bedrijven).

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.

Artikel 6.11 Kantoren

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe kantoren op gronden:
 - a. binnen de grootstedelijke top- en centrumlocaties, waarvan de plaats indicatief geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 10 in bijlage II;
 - b. binnen de OV-knooppuntlocaties en centrum- en (intercity)stationslocaties, waarvan de plaats indicatief geometrisch en verbeeld op kaart 10 in bijlage II, mits is aangetoond dat de behoefte aan kantoren groter is dan de nog onbenutte plancapaciteit voor kantoren op de desbetreffende locatie;
 - c. binnen de bijzondere locaties, waarbij de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 10 in bijlage II, mits passend in het profiel van deze locaties.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op:
 - a. kantoren die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door gedeputeerde staten;
 - b. kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bruto vloeroppervlak van 1.000 m² per vestiging;
 - c. kantoren met een lokaal verzorgingsgebied;
 - d. bedrijfsgebonden kantoren met een bruto vloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak van het bedrijf; en
 - e. functiegebonden kantoren bij een luchthaven, een haven of een veiling.

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:
 - a. een bedrijventerrein met milieucategorie 3, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
 - b. een bedrijventerrein met milieucategorie 4 of hoger, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
 - c. een geluidgezoneerd bedrijventerrein;
 - d. 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.

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

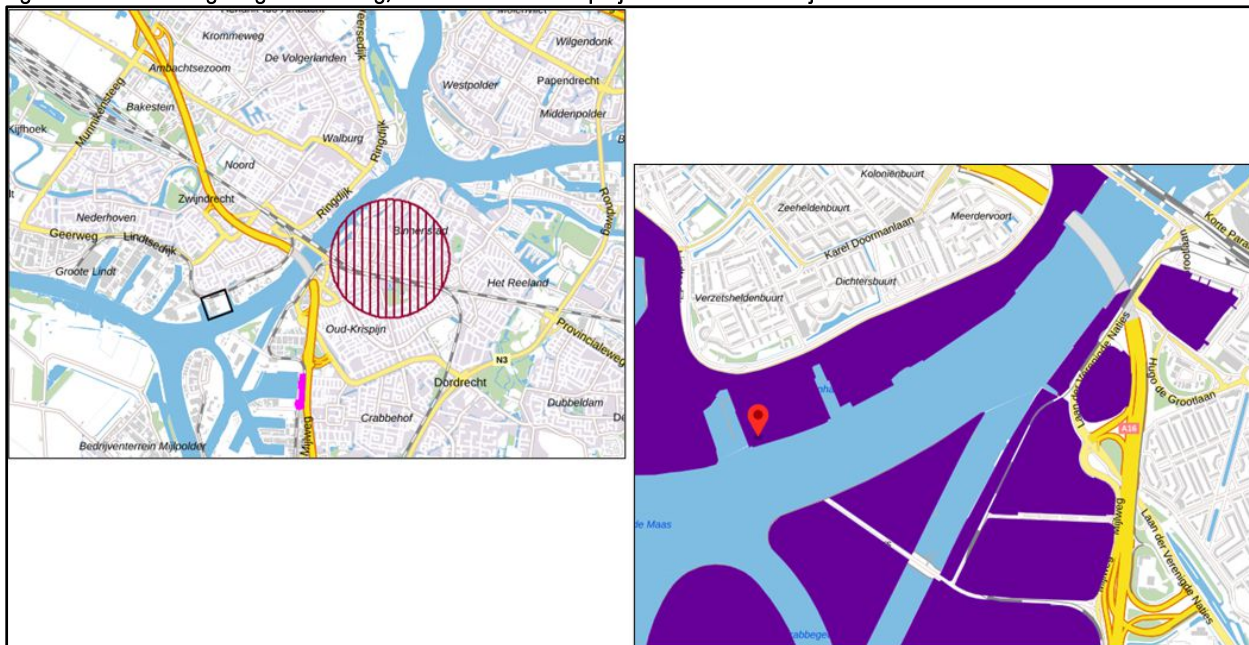
Een bestemmingsplan voor gronden binnen het buitendijks gebied, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 13 in bijlage II, dat nieuwe bebouwing mogelijk maakt, bevat in de toelichting een inschatting van het slachtoffer risico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.

Kantoren en bedrijven (6.11 en 6.12 Omgevingsverordening).

De provincie streeft naar een kwantitatief en kwalitatief evenwicht in vraag en aanbod van bedrijventerreinen op regionaal en bovenregionaal schaalniveau en een optimale benutting van bedrijventerreinen. De ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën/ milieuzones staat onder druk door de milieuzoneringen rond woningbouw en de richtafstanden van de milieuzones tot woningbouw. Gezien het belang van deze bedrijven is de (milieu)ruimte voor dit type bedrijven van provinciaal belang. Watergebonden bedrijven zijn van groot belang voor de economie en leveren een bijdrage aan duurzame mobiliteit. De ruimte voor watergebonden bedrijventerreinen staat echter onder druk, vooral door transformatie naar aantrekkelijk gelegen woningbouwlocaties. Planologische bescherming van de watergebonden bedrijventerreinen is daarom nodig. De bedrijventerrein met hogere milieucategorieën en watergebonden bedrijventerreinen die de provincie beschermt zijn opgenomen op kaart 20 bij de Omgevingsverordening.

Uitgangspunt van het provinciaal Omgevingsbeleid is dat nieuwe kantoren alleen worden toegelaten binnen locaties opgenomen op kaart 10 van de Omgevingsverordening. Voor wat betreft de beoogde kantoren geldt dat deze niet zijn gelegen binnen de grootstedelijke top- en centrumlocatie zoals weergegeven op kaart 10 bij de Omgevingsverordening. Tevens geldt dat de locatie niet gelegen is binnen een OV-knooppuntlocatie en centrum/ intercitystationslocaties of binnen de bijzondere locatie zoals aangewezen op kaart 10 bij de verordening, een en ander is weergegeven op onderstaand figuur, waarin het gebied Pier14 zwart is omlijnd.

Figuur 9. Uitsnede omgevingsverordening, kaart 10 en kaart 20 projectlocatie zwart omlijnd.



De ontwerp omgevingsvergunning 'Kantoren - Pier 14' (2022-096-U) heeft na publicatie in het Stadsnieuws van de Brug en het Gemeenteblad van 9 februari 2023 tot en met 22 maart 2023 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens de terinzagelegging is door de Provincie Zuid-Holland een schriftelijke zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft betrekking op de onderdelen bedrijven en kantoren. Hieronder is de beantwoording van de zienswijze die betrekking heeft op het onderdeel bedrijven en kantoren opgenomen.

De gebiedsontwikkeling Pier14 in Zwijndrecht betreft clustering van nautisch-maritieme bedrijvigheid, zowel in de hogere milieucategorieën als overige watergebonden bedrijvigheid. Onderdeel hiervan is kantoorruimte voor de kantoorhoudende maritieme bedrijven die graag direct nabij hun maritieme maak- en handelsbedrijven en maritieme dienstverleners gevestigd zijn.

In het voortraject van planvorming rond de gebiedsontwikkeling Pier14 is uitvoerig overlegd met het plantoetsend team van de PZH, waaronder een locatiebezoek op 14 juni 2022, waar het team van PZH kennis heeft genomen van de integrale ontwikkeling van het gebied. Aansluitend is op 8 september jl. op het Provinciehuis een inhoudelijk gesprek gevoerd. In dit overleg heeft het provinciale team aangegeven onder welke voorwaarden zij in kan stemmen met de ontwikkeling in totaliteit en met kantoorvestiging in het plangebied. De provinciale verordening biedt hiervoor mogelijkheden. Een plan kan voorzien in nieuwe kantoren als die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door het college van Gedeputeerde Staten (artikel 6.11 lid 2 sub a Omgevingsverordening PZH). Deze borging in regionaal beleid is destijds als uitgangspunt voor provinciale instemming bepaald. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente de volgende stappen gezet:

1. Er is een verzoek tot vrijstelling op de Kantorenvisie Drechtsteden / Zuid Holland- Zuid 2019-2024 ingediend. Dit verzoek is door zowel de Werkgroep Bestuur Economie Drechtsteden als ook het Netwerk Economie Zuid Holland-Zuid unaniem overgenomen, waarmee binnen op regionaal niveau draagvlak is uitgesproken voor deze ontwikkeling. Het Netwerk Economie Zuid Holland-Zuid heeft hierop formeel instemming door GS gevraagd.
2. In de actualisatie van de Bedrijventerreinenstrategie Zuid Holland-Zuid is de ontwikkeling van Pier14 opgenomen. Deze ambtelijke concept-visie is ter goedkeuring voorgelegd aan het college van GS.

Omdat beide regionale beleidsvisies op dit moment nog niet zijn geaccordeerd door het college van GS, ontstond voor de PZH aanleiding tot het indienen van een zienswijze op de ontwerp-omgevingsvergunning voor het kantoorprogramma binnen Pier14. In deze zienswijze geeft de PZH aan niet in te kunnen stemmen met de beoogde kantoorontwikkeling omdat zelfstandige kantoren niet passend zijn op de beoogde locatie.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft op 4 april jl. constructief overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en het plantoetsend team van PZH. Hierbij is afgesproken dat de gemeente de kantoren definieert als functiegebonden kantoor bij een haven (zoals bedoeld in artikel 6.11 lid 2 sub. e Omgevingsverordening PZH). In de definitieve omgevingsvergunning zal de gemeente duidelijke voorwaarden stellen aan de koppeling tussen functie en kantoor waarmee wordt voorkomen dat ook zelfstandige (niet clustergebonden) kantoren zich op deze locatie kunnen vestigen. Daarnaast zal in afstemming met de ontwikkelaar inzichtelijk gemaakt worden welke bedrijven als beoogd eindgebruiker zijn geselecteerd. Dit om meer beeld te geven bij de invulling van het terrein als locatie voor watergebonden bedrijvigheid in de HMC. Dit vloeit tevens voort uit de privaatrechtelijke afspraken die de gemeente heeft vastgelegd met de koper van de grond, waar middels een kwalitatieve bepaling is vastgelegd dat alleen nautisch-maritieme bedrijven zich binnen het cluster mogen vestigen. Deze bepaling geldt ook voor eventuele rechtsopvolgers, waarmee permanent is uitgesloten dat niet-clustergebonden bedrijven zich op het terrein kunnen vestigen.

3.2.2.2 Conclusie

De locatie van een voormalige betonfabriek wordt momenteel herontwikkeld tot een groot (7-9 ha) nautisch maritiem cluster. Een breed cluster van maritieme bedrijven, variërend van scheepsbouw en inrichting tot aanbieders van personenvervoer over water en maritieme dienstverleners. Naast gecombineerde vestiging, is in de overeenkomst tot ontwikkeling ook overeengekomen dat het cluster gezamenlijk een bijdrage levert aan innovatie, verduurzaming en diversiteit in aanbod van werkgelegenheid. De ontwikkeling is geheel in lijn met de ambitie van de provincie die een toonaangevende provincie wil zijn met een goed woon-, werk- en leefklimaat. Zoals beschreven is door de provincie een zienswijze ingediend op het plan. Deze zienswijze heeft niet geresulteerd in een aanpassing van het plan. Echter is voorliggende rapportage wel aangepast naar aanleiding van deze zienswijze en zal ook de omgevingsvergunning aangepast worden. De zienswijze heeft ertoe geleid dat nadrukkelijk is onderbouwd en dat er in de omgevingsvergunning wordt vastgelegd dat

er sprake is van functiegebonden kantoren bij een haven. Geconcludeerd kan worden dat de Omgevingsverordening Zuid – Holland niet aan het beoogd initiatief in de weg staat.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Regionale Kantorenvisie Drechtsteden 2019 - 2024

De actualisering kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024 is opgesteld op verzoek van de provincie Zuid-Holland Zuid. De provincie heeft de inhoud daarvan aanvaard. De provincie heeft eerder een planreductie gevraagd, aangezien sprake was van leegstand van incurante kantoren. In Zwijndrecht betrof dit met name de centrumlocatie rond het spoor. Er is in de regio en met name Zwijndrecht fors in plancapaciteit gereduceerd en incurant aanbod uit de markt genomen (o.a. Stationsweg 43 en 45). Door de vaststelling van bestemmingsplan Stationskwartier is ook harde kantoorcapaciteit op locatie Stadstuinen gereduceerd. De door de provincie gevraagde planreductie voor 2024 is reeds bereikt.

Met planreductie en herontwikkeling van kantoren ontstaat spanning met de relatie tot de banenambitie vanwege het verdwijnen van werklocaties. Daarom is in de Kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024 aangegeven dat er enige ruimte moet worden gehouden voor modern kantoor (nieuw voor oud). Lokaal is er in 2019 een uitvoeringsagenda gekoppeld aan de Kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024. Daarin wordt gepleit voor maatwerk op de bedrijventerreinen. In 2019 was er kantorenleegstand op de bedrijventerreinen vanwege de koppeling aan de bedrijfsbestemming waarbij door de jaren heen ruimtebehoefte was afgenomen. Ook die situatie op de bedrijventerreinen is inmiddels veranderd. Vanwege de specifieke invulling van deze bedrijventerreinlocatie en de clustervorming binnen de herontwikkeling Pier14 met invulling door uitsluitend nautisch maritieme bedrijven zal met deze ontwikkeling geen andere (centrum) ontwikkelingen in Zwijndrecht worden benadeeld of anderszins in het geding raken. Van oudsher is bedrijventerrein Groote Lindt traditioneel van opzet. De kantoren op bedrijventerrein Groote Lindt zijn doorgaans bedrijfsgebonden en niet-zelfstandig. Pier14 wordt uitsluitend gevuld met bedrijven in de nautisch maritieme sector. Daardoor wordt het overgrote deel van deze twee panden gevuld met bedrijven die op het achterliggende terrein de bedrijfslocatie hebben. Een ondergeschikt deel in deze panden zal invulling geven aan bedrijven die wél onderdeel zijn van het nautisch maritiem cluster, maar niet noodzakelijkerwijs ook gebruik maken van een bedrijfshal op het terrein. Voorbeelden daarvan zijn verladers en dienstverleners aan de scheepvaart. Het betreffen zodoende altijd functiegebonden kantoren c.q. bedrijven.

Door clustervorming in combinatie met de aantrekkelijke zichtlocatie aan het water en het feit dat de kantoren deels samenhangen met de bedrijfsgebouwen erachter is het risico op toekomstige leegstand laag. Feitelijk gaat dit verzoek over een ondergeschikt deel van de twee kantoorpanden omdat het merendeel van de bedrijven die gevestigd zijn gebruik maken van de bedrijfslocaties op het achterliggende kavel. Net als voor de horecafunctie zorgt de bundeling van nautisch maritieme bedrijven voor aantrekkende werking, waardoor het voorstelbaar is dat de sector zich graag vestigt in de kantoorlocatie op een zichtlocatie aan het water.

Bij de toetsing van de plannen aan de (Update van) Regionale Kantorenvisie Drechtsteden/Zuid-Holland Zuid 2018-2024 kan geconcludeerd worden dat:

- De voorgenomen ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden zowel in overeenstemming met de Update van regionale kantorenvisie als er -op een klein onderdeel mee in strijd is;
- Met deze ontwikkeling wordt voorzien in de regionale ambitie van de Update regionale Kantorenvisie op punt 4 (blz. 8): toevoeging van 4.500 kantoorbanen op 82.000m² bvo kantoren. Deze ontwikkeling binnen het plan van Pier 14 is een concretisering van die regionaal afgestemde kantorenambitie;
- Strijd is er met punt 12 (blz. 9): "er worden op bedrijventerreinen geen nieuwe kantoren-vierkante-meters toegevoegd.

De gemeente heeft naar aanleiding van de toetsing een motivering opgesteld in samenwerking met de regionale accounthouder. Deze motivering is, samen met volumineuzer verzoek uit Papendrecht rond de Fokker locatie, besproken in zowel in het Netwerk Economie Zuid-Holland Zuid (29 september 2022) als de Bestuurlijke Werkgroep Economie Drechtsteden (4 oktober 2022). Op grond van de nadere overleggen en motiveringen kan geconcludeerd worden dat vanuit economisch perspectief de totale ontwikkeling van Pier14 een positieve ontwikkeling is die op alle vlakken bijdraagt aan het beoogde ontwikkelperspectief van bedrijventerrein Groote Lindt en daarmee aan de versterking van de lokale economie.

3.3.1.1 Conclusie

Het voorgenomen initiatief voorziet in de realisatie van twee functiegebonden kantoorgebouwen aan de Oude Maas. Het betreft een tweetal hoogwaardig en nieuwe kantoorgebouwen, waar juist weinig tot geen aanbod van is op bedrijventerreinen. Bestaande kantoren zijn gedateerd. Voldoen niet meer aan de huidige normen en eisen. Niet qua uitstraling en functionaliteit, maar ook niet m.b.t. duurzaamheid, energieverbruik, en servicekosten. De nieuwe te realiseren kantoren betreffen hoogwaardig, duurzaam en functionele ruimten waar binnen de regio op dergelijke locaties geen aanbod van is.

Daarnaast sluiten de kantoorgebouwen aan en versterken zij de bedrijvigheid binnen het nautisch maritiem cluster. Tot slot zal de bereikbaarheid van de locatie per waterbus een kwaliteitsimpuls leveren aan de locatie en het gebruik van de gronden ter plaatse.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Omgevingsvisie Zwijndrecht

De Omgevingsvisie Zwijndrecht is opgesteld in de geest van de Omgevingswet die in het jaar 2023 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).

3.4.1.1 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 en halte, 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 betreft de realisatie van 3.968 m² GO, (functiegebonden) kantoor. Dit zijn gedeeltelijk bedrijfsgebonden kantoren ten behoeve van een deel van de direct achterliggende bedrijfsgebouwen bestaande uit bedrijfsruimte, gebouwgebonden ruimte en kantoorruimte. De kantoorvloeroppervlakte van de kantoorlofts die niet direct verbonden zijn met achterliggende bedrijfsgebouwen hebben in ieder geval binding met de nautische sector en zijn derhalve geheel passend binnen de visie en ontwikkeling van Pier14 dat ter plaatse van het voormalig Schokbeton terrein wordt ontwikkeld. De bedrijven die zich ter plaatse vestigen hebben binding met elkaar en andere maritieme bedrijven in Zwijndrecht en de verdere regio. De totale ontwikkeling, waar voorliggende kantoorontwikkeling onderdeel van zijn, is een versterking van de maritieme sector in de Drechtsteden en de positie van de gemeente Zwijndrecht als thuishaven van de binnenvaart.

Duurzaamheid

Ten aanzien van het aspect duurzaamheid geldt het volgende. Alle bebouwing wordt gasloos uitgevoerd en zijn aangesloten op elektriciteit. 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 kantoorlofts en als ambitie nul-op-de-meter.

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. Ook de gebieden tussen de kantoorlofts worden zo veel als mogelijk met groen ingericht.

3.4.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is geheel in lijn met de Omgevingsvisie Zwijndrecht.

3.4.2 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.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het voorgenomen initiatief voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van twee (functiegebonden) kantoorgebouwen. Onderdeel van de algehele ontwikkeling is tevens de realisatie van bedrijfsruimten op het terrein. Het betreft de tweede fase van de ontwikkeling van een nautisch maritiem cluster. Tevens wordt voorzien in horeca en een waterbus binnen het terrein. Voorliggende rapportage voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van de beoogde bebouwing op het westelijk deel.

3.4.2.2 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.

3.4.3 Bedrijventerreinenstrategie Zwijndrecht

In de gemeente Zwijndrecht vervullen bedrijventerreinen een belangrijke economische functie. Er zijn in totaal 7 bedrijventerreinen die voorzien in bijna 8.800 banen. Om de economische positie op de bedrijventerreinen te behouden en te versterken is daadkrachtig ondernemerschap hard nodig. De ondernemende Zwijndrechtenaar moet ruimte en kansen krijgen. Goede bedrijventerreinen met courant (nieuw) vastgoed zijn hiervoor van belang. Daarnaast ligt er een stevige regionale banenambitie. De voorgenomen ambitie is om ca. 30.000 arbeidsplaatsen toe te voegen aan de regionale economie tot 2030. De bedrijventerreinen in de gemeente Zwijndrecht bieden kansen om hierin deels te voorzien.

Het bedrijventerrein Groote Lindt zorgt voor de meeste werkgelegenheid (2.764 banen). Binnen de bedrijventerreinenstrategie is het volgende ontwikkelperspectief voor Groote Lindt geformuleerd:

- Toevoeging van en intensiever gebruik van het bedrijventerrein, wat in grote lijnen 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 verkleuren 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.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

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. Ook de beoogde horeca en waterbus passen daarbij.

Fase 2 van het maritiem cluster betreft de ontwikkeling van bedrijfshallen waarbij de bedrijfsactiviteiten enkel en alleen gericht zijn op de maritieme sector. Daarnaast worden (functiegebonden)kantoren gerealiseerd. Het betreft hoogwaardige kantoorgebouwen en gezien de verbondenheid met de nautische activiteiten in de werf, wordt ervoor gezorgd dat het terrein als maritiem cluster ontwikkeld wordt. De binnenvaart heeft erg veel behoefte in hoogwaardige kantoorgebouwen aan het water die nu niet voorhanden zijn. Daarnaast wordt een uitstekend vestigingsklimaat gerealiseerd voor maritieme bedrijven en wordt de economische positie van Zwijndrecht in de regio als thuishaven voor de binnenvaart versterkt. Het ontwikkelen van watergebonden bedrijfsactiviteiten in combinatie met de kantoorruimte heeft een versterkend effect op elkaar. Het ontwikkelen van de kantoorgebouwen leidt ertoe dat de projectlocatie aantrekkelijk is voor nautische bedrijven en vice versa.

3.4.3.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden in lijn is met de notitie bedrijventerreinenstrategie Zwijndrecht.

3.4.4 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.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

Aangezien het de ambitie is om de gronden van de in 2016 gefailleerde Loveld/ Schokbeton te ontwikkelen tot maritiem cluster en zich reeds potentiële huurders gemeld hebben bij initiatiefnemer, kan geconcludeerd worden dat er behoefte is aan de voorgenomen kantoorontwikkeling.

Daarbij geldt dat recentelijk de actualisering kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024 is opgesteld op verzoek van de provincie Zuid-Holland Zuid. De provincie heeft de inhoud daarvan aanvaard. De provincie heeft eerder een planreductie gevraagd, aangezien sprake was van leegstand van incurante kantoren. In Zwijndrecht betrof dit met name de centrumlocatie rond het spoor. Er is in de regio en met name Zwijndrecht fors in plancapaciteit gereduceerd en incurant aanbod uit de markt genomen (o.a. Stationsweg 43 en 45). Door de vaststelling van bestemmingsplan Stationskwartier is ook harde kantoorcapaciteit op locatie Stadstuinen gereduceerd. De door de provincie gevraagde planreductie voor 2024 is reeds bereikt.

Met planreductie en herontwikkeling van kantoren ontstaat spanning met de relatie tot de banenambitie vanwege het verdwijnen van werklocaties. Daarom is in de Kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024 aangegeven dat er enige ruimte moet worden gehouden voor modern kantoor (nieuw voor oud). Lokaal is er in 2019 een uitvoeringsagenda gekoppeld aan de Kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024. Daarin wordt gepleit voor maatwerk op de bedrijventerreinen. In 2019 was er kantorenleegstand op de bedrijventerreinen vanwege de koppeling aan de bedrijfsbestemming waarbij door de jaren heen ruimtebehoefte was afgenomen. Ook die situatie op de bedrijventerreinen is inmiddels veranderd.

3.4.4.2 Conclusie

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 functies horeca, kantoren en waterbus binnen het maritieme cluster passen daarbij.

3.4.5 Havenvisie 2035

In de gemeente Zwijndrecht ligt de meest unieke watergebonden maritieme locatie van Nederland. Met een totale oppervlakte van ruim 185 hectare is er directe aansluiting op het belangrijkste rivierenkruispunt van Nederland, waar de Noord, de Oude Maas en de Beneden Merwede elkaar kruisen.

Zwijndrecht is de thuishaven van de binnenvaart, waar watergebonden bedrijvigheid en de havens kenmerkend zijn voor de economie. Meerdere wereldwijd actieve bedrijven in de markt van scheepsbouw, reparatie, baggeren en offshore hebben een vestiging in Zwijndrecht. Het zeehavencomplex bevindt zich grotendeels op het industrieterrein de Groote Lindt en bestaat uit de volgende havens: de Swinhaven, de Drechthaven, de Develhaven, de Schokhaven, de Uilenhaven en de rivieroever in Zwijndrecht

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Havenvisie 2035 is een SWOT-analyse uitgevoerd. Hieruit blijkt onder andere dat er groeimogelijkheden zijn voor de havens van Zwijndrecht door de:

- herontwikkeling Loveld-terrein dat ruimte biedt tot groei en;
- ruimte voor nieuwe vestigingen aan de Uilenhaven en Schokhaven.

Het voorgenomen initiatief Pier14 betreft de ontwikkeling van een nautisch maritiem cluster ter plaatse van het Loveld-terrein. Er wordt voorzien in de ontwikkeling van bedrijfsgebouwen, kantoorlofts, horeca en een waterbus. De bedrijven zijn allen gerelateerd aan de nautisch maritieme sector.

In de onderbouwing is opgenomen dat het gaat om functiegebonden kantoren bij een haven (waarbij de koppeling tussen functie en kantoor nadrukkelijk is onderbouwd en vastgelegd) in combinatie met bedrijfsgebonden kantoren conform de regels van de provinciale Omgevingsverordening. Tevens zal dit in de omgevingsvergunning worden vastgelegd.

3.4.5.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling die middels onderhavige rapportage mogelijk gemaakt dient te worden in lijn is met de Havenvisie 2035.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 STEDENBOUWKUNDIGE MOTIVERING

Gebied – grote maat en schaal

De lengte van het gebied van de Oude Maas tot de Lindtsedijk is 236 meter, de totale breedte is 310 meter. Een ruim opgezet gebied gekenmerkt door lange lijnen en grote stedenbouwkundige gebaren, waar zeer secuur de ambitieuze en vooruitstrevende programmering duurzaam ingepast wordt. De stedenbouwkundige hoofdlijnen in het gebied worden via de noord zuid lijn opgespannen; dit is een lijn die van oudsher aanwezig is in het gebied en de context met de omgeving aangaat. Bovendien geleidt dit het zicht vanaf de Lindtsedijk naar de bijzondere belangrijke Oude Maas, om de relatie met het water te onderstrepen.

Figuur 11. Stedenbouwkundigplan westelijk deel.



Zones

Het gebied als geheel is in drie ruimtelijke entiteiten opgedeeld via de centrale lijn; 'lange lijnen' (scheepswerf, bedrijfsgebouwen), 'het groene grid' en 'kade'. De scheepswerf is ingepast in de zone 'lange lijnen' en benut de noord zuid oriëntatie. Vanuit de ontstane stedenbouwkundige contour, met functionele en kwalitatief ruimtelijke maten rondom, ontstaat de ca 14.000 m2 bvo aan bedrijfshal.

Hoogte

De hoogte van het gebouw met is gesteld op de van oudsher aanwezige 15 meter, met een vertrapping richting de Oude Maas van travee 5 en 6 naar maximaal 25 meter, om hierna richting het water weer af te stapelen naar 15 meter. De positie van de verhoging aan de waterzijde is bewust aan de zuidzijde geprojecteerd, ver van de Lindtsedijk af, maar met genoeg accent om het bouwwerk naar de ruimtelijke context betekenis te geven en maat te geven aan de aanliggende Uilenkade.

Kantoorfunctie is complementair

De functie van de kantoren versterkt de overkoepelende functie van Maritieme Hub: een ambitieuze richting op kennis, ambacht, kunde en duurzaamheid gerelateerd aan de locatie en het water. De kantoren ondersteunen in functie de ambacht en productie van de werf, om een uitgebalanceerd palet te bieden aan gebruikers en bezoekers.

Maat kantoren

De korrel van de kantoren aan de 'kade' is bewust bescheiden gehouden. Dit is vanuit de stedenbouwkundige opzet gekozen om de ruimtelijke kwaliteit te borgen in onder andere natuurlijk daglicht, zichtlijnen langs en dwars, mogelijkheid tot realisatie van functioneel groen rondom in de vorm van een dek. Pragmatische plattegronden borgen de functionaliteit en duurzaamheid in gebruik, nu en in de toekomst.

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 projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied en beoogt de ontwikkeling van een tweetal kantoorlofts op het voormalige terrein van Schokbeton. De ontwikkeling omvat de realisatie van 3.968 m² GO kantoor. Het betreffen zoals gesteld functiegebonden kantoren. De gebouwen bestaan ieder uit een

parkeerlaag op maaiveld met daarboven vier bouwlagen voor kantoorfuncties. De gronden ter plaatse zijn sinds 2016 niet meer in gebruik. De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Groote Lindt en op basis van het gemeentelijk beleid kan geconcludeerd worden dat het de visie van de gemeente is om de gronden te ontwikkelen tot maritiem cluster. De algemene visie van de gemeente omtrent bedrijventerrein 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. 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.

In de Kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024 is aangegeven dat er enige ruimte moet worden gehouden voor modern kantoor (nieuw voor oud). Lokaal is er in 2019 een uitvoeringsagenda gekoppeld aan de Kantorenvisie Drechtsteden 2019-2024. Daarin wordt gepleit voor maatwerk op de bedrijventerreinen. In 2019 was er kantorenleegstand op de bedrijventerreinen vanwege de koppeling aan de bedrijfsbestemming waarbij door de jaren heen ruimtebehoefte was afgenomen. Ook die situatie op de bedrijventerreinen is inmiddels veranderd. Vanwege de specifieke invulling van deze bedrijventerreinlocatie en de clustervorming binnen de herontwikkeling Pier14 met invulling door uitsluitend nautisch maritieme bedrijven zal met deze ontwikkeling geen andere (centrum) ontwikkelingen in Zwijndrecht worden benadeeld of anderszins in het geding raken. Van oudsher is bedrijventerrein Groote Lindt traditioneel van opzet. De kantoren op bedrijventerrein Groote Lindt zijn doorgaans bedrijfsgebonden en niet-zelfstandig. Pier14 wordt uitsluitend gevuld met bedrijven in de nautisch maritieme sector. Daardoor wordt het overgrote deel van deze twee panden gevuld met bedrijven die op het achterliggende terrein de bedrijfslocatie hebben. Een ondergeschikt deel in deze panden zal invulling geven aan bedrijven die wél onderdeel zijn van het nautisch maritiem cluster, maar niet noodzakelijkerwijs ook gebruik maken van een bedrijfshal op het terrein. Voorbeelden daarvan zijn verladers en dienstverleners aan de scheepvaart.

Door clustervorming in combinatie met de aantrekkelijke zichtlocatie aan het water en het feit dat de kantoren deels samenhangen met de bedrijfsgebouwen erachter is het risico op toekomstige leegstand laag. Feitelijk gaat dit verzoek over een ondergeschikt deel van de twee kantoorpanden omdat het merendeel van de bedrijven die gevestigd zijn gebruik maken van de bedrijfslocaties op het achterliggende kavel. Net als voor de horecafunctie zorgt de bundeling van nautisch maritieme bedrijven voor aantrekkende werking, waardoor het voorstelbaar is dat de sector zich graag vestigt in de kantoorlocatie op een zichtlocatie aan het water.

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 in 2024 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 blijft ongewijzigd aanwezig en derhalve vormt dit geen belemmering voor het beoogd initiatief.

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. 80 m van de projectlocatie. De meest dichtstbijzijnde bedrijfswoning ligt aan de Oudemaasweg 7 en bevindt zich op ca. 380 meter van de projectlocatie.

Het voorgenomen initiatief voorziet in de realisatie van een tweetal kantoorlofts en zijn gesitueerd in het zuidelijk deel van het terrein. Aangezien reeds zwaardere milieucategorieën zijn toegestaan, kan geconcludeerd worden dit aspect geen belemmering vormt.

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 twee gebouwen aan de Oude Maas. De gronden zijn reeds bestemd voor bedrijvigheid behorende tot en met milieucategorie 3.1 en 4.1. Hierdoor is de bodem geschikt voor de beoogde kantoorgebouwen.

4.5.3 Conclusie

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

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:

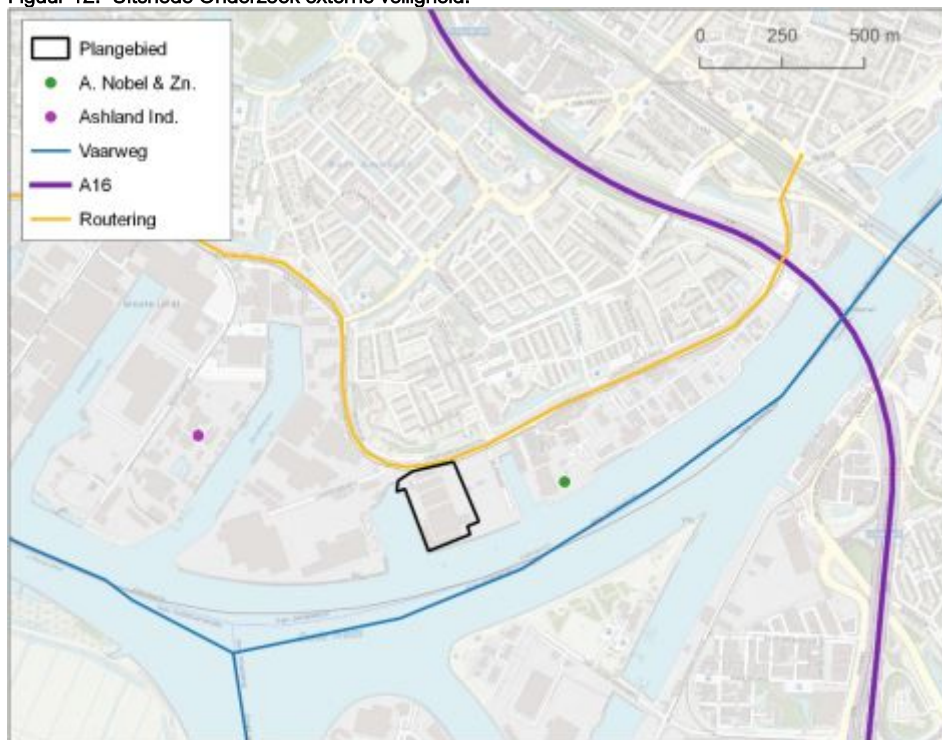
- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten 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

Ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling van het westelijk deel van het terrein is door AVIV een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (project: 214745, d.d. 7 oktober 2022). Onderstaand figuur betreft de ligging van het plangebied t.o.v. risicobronnen. De rapportage is als bijlage toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing. In onderstaand figuur zijn de risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie weergegeven. Het betreft de Oude Maas, Ashland Industries Nederland, A. Nobel & Zn, de A16 en de routing gevaarlijke stoffen.

Figuur 12. Uitsnede Onderzoek externe veiligheid.



Oude Maas

Het plangebied ligt tegen de begrenzing van de Oude Maas. De Oude Maas maakt deel uit van het Basisnet. Voor transportroutes behorende tot het Basisnet zijn transportcijfers voor de berekening van het groepsrisico vastgelegd in bijlage 3 van de regeling Basisnet. Onderstaand tabel toont de te hanteren transportaantallen.

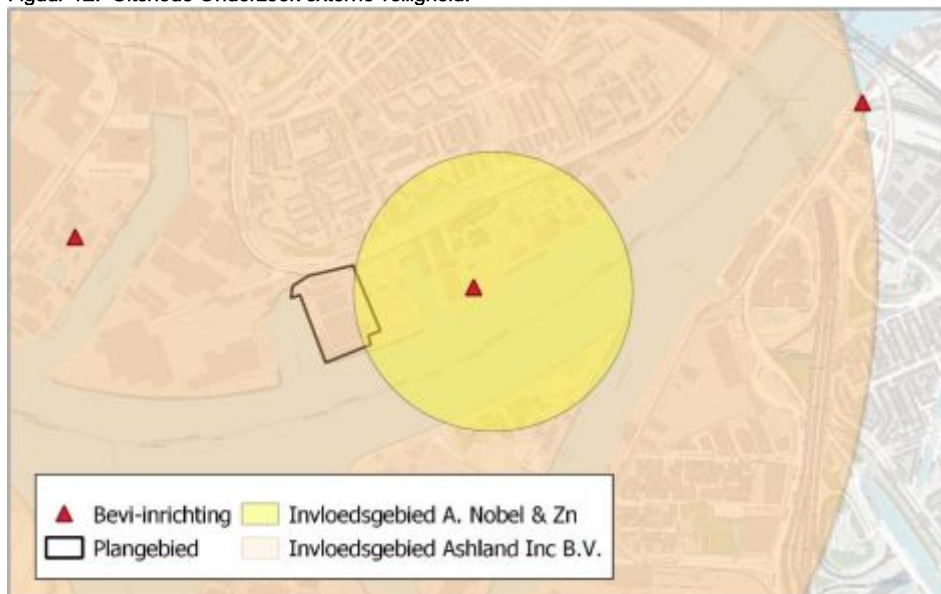
Stof-categorie	Voorbeeld-stof	Binnenvaart-schepen	Zeevaart-schepen
LF1	Heptaan	9882	196
LF2	Pentaaan	13958	0
LT1	Acrylnitril	146	0
LT2	Propylamine	0	0
Stof-categorie	Voorbeeld-stof	Binnenvaart-schepen	Zeevaart-schepen
GF2	Butadieen	0	0
GF3	Propaan	2135	0
GT3	Ammoniak	196	0

Uit een onderzoek uit 2012 blijkt dat het aandeel zeevaartschepen op de Oude Maas kleiner is dan 10% van het totale scheepvaartverkeer.

Inrichtingen

Onderstaand figuur toont de ligging van het plangebied in de invloedsgebieden van Ashland Industries Nederland (verder Ashland) en A. Nobel & Zn (verder Nobel). Het extern veiligheidsrisico van deze Bevi-inrichtingen wordt kwalitatief behandeld.

Figuur 12. Uitsnede Onderzoek externe veiligheid.



Snelweg A16

Op ca. 970 m van het plangebied ligt de A16 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het invloedsgebied van de A16 bedraagt meer dan 4 km vanwege het transport van stofcategorie GT4 (toxische gassen). Omdat het plangebied buiten 200 m vanaf de A16 ligt, kan de verdere verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Wel dient in de toelichting bij het besluit in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Routing gevaarlijke stoffen

De Lindtsedijk ten noorden van de projectlocatie is onderdeel van de routing gevaarlijke stoffen.

Beoordeling Oude Maas

De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Oude Maas worden bepaald door toepassing van de vuistregels transport zoals opgenomen in de handleiding risicoanalyse transport (Hart).

Plaats gebonden 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 het plangebied.

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.

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.

- Uit bovenstaand tabel blijkt dat dat het aantal transporten LT2+GT3 196 bedraagt en dus kleiner is dan 1000 per jaar. Ten aanzien van de personendichtheid wordt verondersteld dat het omliggende bedrijventerrein een gemiddelde personeelsdichtheid heeft van 40 personen/ha.

Ter controle zijn de bevolkingsgegevens opgevraagd uit de BAG- populatieservice. Van twee vlakken binnen 200 m rond het te beschouwen deel van de vaarweg is de personendichtheid bepaald. Er wordt gerekend met de volgende kentallen:

- Per kantoorloft wordt ca. 2160 m² bruto vloeroppervlak (bvo) gecreëerd. Voor de kantoren wordt gerekend met 30 m² bvo per persoon met 100% aanwezigheid overdag en 20% 's nachts.
- De bedrijfsgebouwen bestaan in totaal uit ca. 1.5929 m² bvo. Hiervoor wordt gerekend met 50 m² bvo per persoon met 100% aanwezigheid overdag en 20% 's nachts.
- De horeca bestaat uit circa 1.150 m² bvo. Hiervoor wordt gerekend met 5 m² bvo per persoon en 100% aanwezigheid zowel overdag als 's nachts. Dit levert 230 personen op. Er zijn in totaal 450 zitplaatsen aanwezig. Dit betekent dat tijdens piekuren 450 personen aanwezig kunnen zijn.

De dag is gedefinieerd als de periode van 8.00 tot 18.30 uur en de nacht als de periode van 18.30 tot 8.00 uur. Het plangebied heeft een oppervlak van ca. 4 ha.

Uit onderstaand tabel blijkt dat de aanwezigheidsdichtheden in de omgeving en binnen het plangebied ruimschoots onder de 500 personen/ha liggen. Tijdens de piekbelasting kunnen 450 personen in de horeca aanwezig zijn, een toename van 220 personen in het plangebied. Dat levert een personendichtheid van 228 pers/ha overdag. Ook dan blijft de personendichtheid dus ruimschoots onder de 500 personen/ha. Deze hogere dichtheid geldt bovendien slechts een beperkt deel van de dag.

Hieruit volgt dat het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Conform art. 8 van het Bevt kan de verdere verantwoording van het groepsrisico daarom achterweg blijven.

Plangebied	Aantal personen	
	Dag	Nacht
2 kantoorlofts	144	29
Bedrijfsruimte	319	64
Horeca	230	230
Totaal	693	323
Personendichtheid	173/ha	81/ha

Plasbrandaandachtsgebied

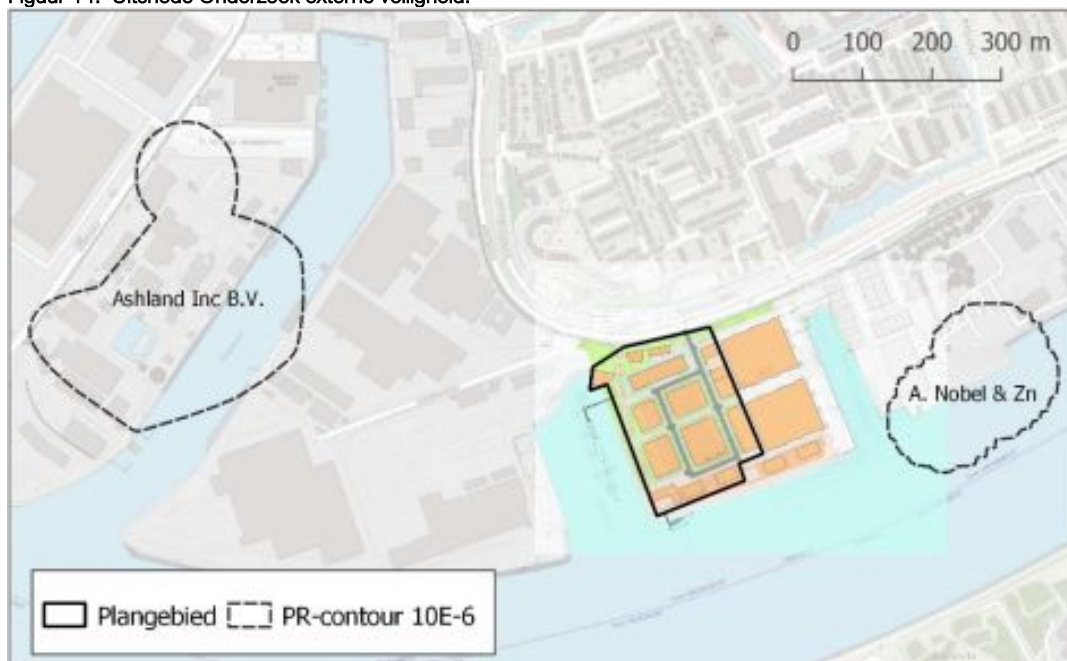
Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied langs een basisnetroute waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. In tegenstelling tot wegen en spoorwegen is er voor vaarwegen gekozen om geen aparte plasbrandaandachtsgebieden te definiëren maar aan te sluiten bij zogenaamde vrijwaringszones. Ter hoogte van het plangebied geldt een vrijwaringszone van 50 m vanaf de begrenzing van de vaarweg. In afwijking van de regels voor plasbrandaandachtsgebieden bij de Basisnetten Weg en Spoor gelden geen extra bouweisen voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten die in een vrijwaringszone worden gebouwd. De reden hiervoor is dat het stellen van extra bouweisen aan bouwwerken langs de vaarweg vanwege de kleine kans op een plasbrand op de vaarweg disproportioneel zou zijn.

Beoordeling inrichtingen

Plaatsgebonden risico

Uit onderstaand figuur blijkt dat het plangebied niet binnen de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ van de inrichtingen Ashland en Nobel ligt. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

Figuur 14. Uitsnede Onderzoek externe veiligheid.



Groepsrisico Ashland

Het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Naar verwachting al de toename van het groepsrisico als gevolg van het plan niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Ongeacht de hoogte dient dit te worden verantwoord.

A. Nobel & Zn. B.V.

Het aantal slachtoffers bij een frequentie van 10^{-9} (één op de miljard) is kleiner dan tien. Formeel is er dan geen sprake van een groepsrisico. Naar verwachting zal de eventuele toename van het groepsrisico door de ontwikkeling van het terrein aan de Lindtsedijk 14 niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Ongeacht de hoogte van het groepsrisico, dient dit conform het Bevi te worden verantwoord.

4.6.3 Conclusie

Oude Maas - Plaatsgebonden risico, groepsrisico en vrijwaringszone

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied. 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. Het plangebied ligt binnen de vrijwaringszone. In de vrijwaringszone gelden geen extra bouwweisen.

Bevi-Inrichtingen - Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied. 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 en routing

Omdat het plangebied buiten 200 m vanaf de A16 ligt, kan de verdere verantwoording van het groepsrisico 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. 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.

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 wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai. 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 Grootte 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)/m²	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 twee kantoorgebouwen. In het kader van de ontwikkeling dient derhalve akoestisch onderzoek uitgevoerd worden om te bepalen of er genoeg geluidruimte is conform de geluidsverdeling zoals vastgelegd in het bestemmingsplan “1^e herziening Groote Lindt, geluidverkaveling”.

Door Ardea is ten behoeve van de gehele ontwikkeling akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd (rapport: 3316LEC2.012, d.d. 14 juni 2022). Naast het akoestisch onderzoek is een notitie opgesteld waarin de nadere toelichting bij het deelbudget voor de kantoren is gegeven. Op basis van de uitwerking wordt geconcludeerd dat vanuit akoestisch oogpunt realisatie van de kantoren 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.
- Alternatief met afscherming waarmee aan de noordzijde voldaan wordt aan de immissiewaarde.

Het digitale geluidsmodel met alle gegevens zal ter beschikking worden gesteld aan de omgevingsdienst OZHZ voor toetsing en controleberekeningen.

4.7.3 Conclusie

Het aspect geluid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie. Er kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen initiatief passend is binnen het beschikbaar budget.

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 betekende 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 betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende 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 betekende 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 niet in betekende mate bijdraagt. De kantoorgebouwen overschrijden niet in betekende mate de luchtkwaliteit verslechterd.

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 15 november 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		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2020	18,454	16,642	9,168
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:

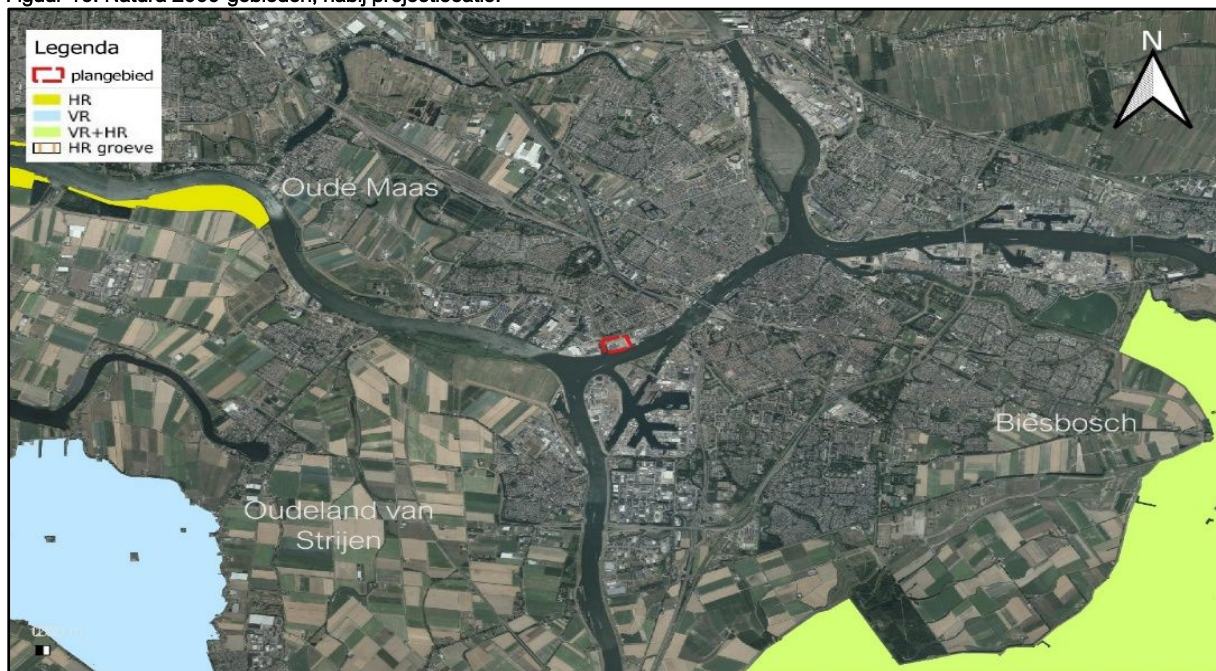
In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels op de daken is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen 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. In het kader van de herontwikkeling van het westelijk gebied van PIER14, waar voorliggende kantoor-ontwikkeling onderdeel van uitmaakt, is extra onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige ecotopen en de aanwezigheid van libellen. De resultaten hiervan zijn beschreven in het memo van Adviesbureau Mertens (kenmerk: 2022.4129) die als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing is toegevoegd. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat sporen van de rivierrombout (huidjes) of de rivierrombout niet zijn waargenomen. De kans hierop is ook aanzienlijk verkleind omdat er geen zandstrandjes voorkomen. Ook ontbreekt het volledig aan stromingsluwe delen omdat er geen kribben zijn. De locatie is gelegen op de hoek van de Schokhaven en de Oude Maas waar relatief veel stroming voorkomt. Het voorkomen van (leefgebied van) de rivierrombout is derhalve uitgesloten.

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.



In het kader van de beoogde herontwikkeling van het projectgebied is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd met behulp van de AERIUS Calculator voor de gebruiksfase. Voor de gebruiksfase is een berekening gemaakt op basis van de toekomstige verkeerssituatie en scheepsverkeer. De twee kantoorlofts zullen elektrisch verwarmd worden en er is geen gasinstallatie aanwezig waardoor er geen emissie van stikstof zal plaatsvinden door gasverbruik.

Gebruiksfase

Verkeersgeneratie auto en scheepsverkeer

De 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 gegevens hiervan zijn aangeleverd door de opdrachtgever, de totale verkeersgeneratie komt neer op 370 lichte verkeersbewegingen per etmaal.

Omschrijving	Voertuigbewegingen van en naar de inrichting	
	Soort verkeer (%)	Totaal per etmaal
<i>Kantoorlofts</i>	Licht verkeer (100%)	370

Naast motorvoertuigbewegingen zullen er twee aanlegplaatsen worden gecreëerd voor binnenvaartschepen. Verwacht wordt dat beide aanlegplaatsen maximaal worden aangedaan door 12 schepen per jaar. Daarbij is aangegeven dat de schepen op walstroom zullen liggen. Het type schip is nog onbekend, er is uitgegaan van een worst case scenario en gemodelleerd met M12 (Rijnmax Schip 17,0 x 135 m) waarbij 95% van de ligtijd (720 uur) walstroom wordt gebruikt. Tevens zijn er vanaf de twee aanlegplaatsen vaarroutes gemodelleerd tot ca. 300 naar het midden van de Oude Maas. Hierbij is als vaarwater CEMT_Va aangehouden, waar er dus 12 schepen in beide richtingen.

Op grond van de rekenresultaten kan geconcludeerd worden dat het projecteffect op alle rekenpunten in omliggende Natura 2000-gebieden ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Bij een dergelijke projectbijdrage treden geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden.

Aanlegfase

In overleg met de opdrachtgever zijn de gegevens betreffende de bouwperiode bepaald en opgesteld. Hierbij is als uitgangspunt een ruime benadering gedaan van het materieel wat ingezet zal worden tijdens de realisatie van de twee kantoorlofts. De inschatting van uren betreft de totale draaiuren inclusief het stationair draaien. De bouwperiode duurt om en nabij 12 maanden. Daarnaast zullen er tijdens de aanlegfase verkeersbewegingen veroorzaakt worden ten behoeve van het vervoer van goederen en diensten. De 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 twee kantoorlofts zullen elektrisch verwarmd worden en er is geen gasinstallatie aanwezig waardoor er geen emissie van stikstof zal plaatsvinden door gasverbruik.

Op grond van de rekenresultaten kan geconcludeerd worden dat tijdens de aanlegfase geen significant negatieve effecten optreden binnen de omliggende Natura-2000 gebieden. Het projecteffect bedraagt op namelijk alle rekenpunten in omliggende Natura 2000-gebieden ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar.

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 de realisatie van een tweetal kantoorlofts. 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 370 motorvoertuigbewegingen bedraagt (licht verkeer). Het beoogd initiatief kan zonder problemen op de bestaande wegenstructuur afgewikkeld worden.

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 Rijkswaarsweg. De projectlocatie is daarnaast gelegen in een gebied waar een vrijstelling vergunningsplicht voor het gebruik van waterstaatswerken geldt.

Figuur 17. 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 zeevaart.

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 tweetal kantoorlofts en maakt onderdeel uit van de gehele realisatie van het maritieme cluster, PIER14. Het grootste deel van de ontwikkeling is op basis van het huidige planologisch regime reeds 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 twifelen.

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. Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

De ontwerp omgevingsvergunning Kantoren – Pier 14' (2022-096-U) heeft na publicatie in het Stadsnieuws van de Brug en het Gemeenteblad van 9 februari 2023 tot en met 22 maart 2023 voor een ieder ter inzage gelegen.

De provincie Zuid-Holland heeft op 20 maart 2023 haar zienswijze ingediend. De zienswijze heeft betrekking op het onderdeel bedrijven en kantoren. 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. Een plan kan voorzien in nieuwe kantoren als die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door het college van Gedeputeerde Staten (artikel 6.11 lid 2 sub a Omgevingsverordening PZH).

De gebiedsontwikkeling Pier14 in Zwijndrecht betreft clustering van nautisch-maritieme bedrijvigheid, zowel in de hogere milieucategorieën als overige watergebonden bedrijvigheid. Onderdeel hiervan is kantoorruimte voor de kantoorhoudende maritieme bedrijven die graag direct nabij hun maritieme maak- en handelsbedrijven en maritieme dienstverleners gevestigd zijn.

In het voortraject van planvorming rond de gebiedsontwikkeling Pier14 is uitvoerig overlegd met het plantoetsend team van de PZH, waaronder een locatiebezoek op 14 juni 2022, waar het team van PZH kennis heeft genomen van de integrale ontwikkeling van het gebied.

Aansluitend is op 8 september jl. op het Provinciehuis een inhoudelijk gesprek gevoerd. In dit overleg heeft het provinciale team aangegeven onder welke voorwaarden zij in kan stemmen met de ontwikkeling in totaliteit en met kantoorvestiging in het plangebied. De provinciale verordening biedt hiervoor mogelijkheden. Een plan kan voorzien in nieuwe kantoren als die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door het college van Gedeputeerde Staten (artikel 6.11 lid 2 sub a Omgevingsverordening PZH).

Deze borging in regionaal beleid is destijds als uitgangspunt voor provinciale instemming bepaald. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente de volgende stappen gezet:

1. Er is een verzoek tot vrijstelling op de Kantorenvisie Drechtsteden / Zuid Holland- Zuid 2019-2024 ingediend. Dit verzoek is door zowel de Werkgroep Bestuur Economie Drechtsteden als ook het Netwerk Economie Zuid Holland-Zuid unaniem overgenomen, waarmee binnen op regionaal niveau draagvlak is uitgesproken voor deze ontwikkeling. Het Netwerk Economie Zuid Holland-Zuid heeft hierop formeel instemming door GS gevraagd.
2. In de actualisatie van de Bedrijventerreinenstrategie Zuid Holland-Zuid is de ontwikkeling van Pier14 opgenomen. Deze ambtelijke concept-visie is ter goedkeuring voorgelegd aan het college van GS.

Omdat beide regionale beleidsvisies op dit moment nog niet zijn geaccordeerd door het college van GS, ontstond voor de PZH aanleiding tot het indienen van een zienswijze op de ontwerp-omgevingsvergunning voor het kantoorprogramma binnen Pier14. In deze zienswijze geeft de PZH aan niet in te kunnen stemmen met de beoogde kantoorontwikkeling omdat zelfstandige kantoren niet passend zijn op de beoogde locatie.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft op 4 april jl. constructief overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en het plantoetsend team van PZH. Hierbij is afgesproken dat de gemeente de kantoren definieert als functiegebonden kantoor bij een haven (zoals bedoeld in artikel 6.11 lid 2 sub. e Omgevingsverordening PZH). In de definitieve omgevingsvergunning zal de gemeente duidelijke voorwaarden stellen aan de koppeling tussen functie en kantoor waarmee wordt voorkomen dat ook zelfstandige (niet clustergebonden) kantoren zich op deze locatie kunnen vestigen. Daarnaast zal in afstemming met de ontwikkelaar inzichtelijk gemaakt worden welke bedrijven als beoogd eindgebruiker zijn geselecteerd. Dit om meer beeld te geven bij de invulling van het terrein als locatie voor watergebonden bedrijvigheid in de HMC. Dit vloeit tevens voort uit de privaatrechtelijke afspraken die de gemeente heeft vastgelegd met de koper van de grond, waar middels een kwalitatieve bepaling is vastgelegd dat alleen nautisch-maritieme bedrijven zich binnen het cluster mogen vestigen. Deze bepaling geldt ook voor eventuele rechtsopvolgers, waarmee permanent is uitgesloten dat niet-clustergebonden bedrijven zich op het terrein kunnen vestigen.

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan. De ruimtelijke onderbouwing en de omgevingsvergunning zijn wel aangepast naar aanleiding van het bovenstaande.

In de onderbouwing is nader gemotiveerd dat het gaat om functiegebonden kantoren bij een haven (waarbij de koppeling tussen functie en kantoor nadrukkelijk is onderbouwd en vastgelegd) in combinatie met bedrijfsgebonden kantoren conform de regels van de provinciale Omgevingsverordening. Tevens zal dit in de omgevingsvergunning worden vastgelegd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

Voor een deel van de beoogde kantoorontwikkeling 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.