

RAPPORT

Oceanco

Klant: Oceanco

Referentie: BJ2481-RHD-XX-XX-RP-X-0001

Status: Definitief/1

Datum: 30 mei 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX Rotterdam
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 90 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Oceanco

Referentie: BJ2481-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Status: Definitief/1
Datum: 30 mei 2024
Projectnaam: Oceanco
Projectnummer: BJ2481
Auteur(s): ML

Opgesteld door: ML

Gecontroleerd door: RB

Datum:

Goedgekeurd door: RB

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Introductie	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing	1
2	Planbeschrijving	2
2.1	Huidig gebruik	2
2.2	Toekomstig gebruik	3
2.3	Vigerende bestemmingen	5
2.4	Strijdigheden met bestemmingsplan	6
3	Beleid	7
3.1	Rijksbeleid	7
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	9
3.3	Regionaal en gemeentelijk beleid	11
4	Beschrijving van het plangebied	14
4.1	Historische context	14
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	14
4.3	Noordtunnel A15	15
4.4	Water en bodem sturend	15
5	Juridische planopzet	17
5.1	Opzet van het plan	17
5.2	Juridische planbeschrijving	17
6	Water	20
6.1	Beleidskader	20
6.2	Huidige watersysteem	22
6.3	Conclusie	24
7	Omgevingsaspecten	25
7.1	Inleiding	25
7.2	Milieueffectrapportage (m.e.r.)	25
7.3	Mobiliteit	26
7.4	Milieuzonering	27
7.5	Geluid	28
7.6	Luchtkwaliteit	29
7.7	Bodem	31

7.8	Externe veiligheid	32
7.9	Ecologie	35
8	Uitvoerbaarheid	39
8.1	Economische uitvoerbaarheid	39
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39

1 Introductie

1.1 Aanleiding

Oceanco, een internationale scheepsbouwer, is onderdeel van een gebiedsontwikkeling die door de gemeente Alblasserdam het “Haven-Zuid” gebied wordt genoemd.

Er zijn verschillende plannen geweest om Haven-Zuid te activeren en aantrekkelijk te maken voor de omgeving. Hiervoor is in 2015 een bestemmingsplan opgesteld met bouwmogelijkheden voor Oceanco en realiseren van woningen ten noorden van het terrein grenzend aan Oceanco. Oceanco heeft behoefte aan uitbreiding op het eigen terrein met een nieuwe loods. Voor deze nieuwe loods, werkplaatsen en opslagruimte is daarom in 2015 reeds een bouwvlak opgenomen in het bestemmingsplan. De nieuw te realiseren loods past daarmee binnen de juridische kaders van het vigerende bestemmingsplan.

Echter, er is ook behoefte om een uitbreiding voor bedrijfsondersteunende functies te realiseren aan de zuidzijde van het terrein van Oceanco. Deze passen qua omvang niet binnen het vigerende bestemmingsplan. De aanleiding van onderhavig bestemmingsplan betreft daarmee de uitbreiding op eigen terrein met bedrijfsondersteunende functies.

1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen binnen het gebied Haven-Zuid, gemeente Alblasserdam. De locatie ligt buitendijks en grenst:

- aan de noordzijde aan de binnenhaven en het centrum Alblasserdam;
- aan de oostzijde ligt de brandweerkazerne en de ontsluitingsweg ‘Dam’ met daarachter enkele woningen en bedrijvigheid;
- aan de zuidzijde liggen de A15 en de N915 met daarachter bedrijvigheid;
- aan de oostzijde ligt de doorgaande vaarroute Noord.

De rivier de Noord, vroeger ook wel Oude Merwede genoemd, is een druk bevaren scheepvaartroute en daarom aangewezen als hoofdtransportas zoals genoemd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (CEMT klasse VI). Het vormt als zodanig een onderdeel van de doorgaande vaarroute tussen Rotterdam en Duitsland voor zowel binnenvaart als recreatievaart. De Noord verbindt het rivierenkruispunt van de Beneden-Merwede en de Oude Maas bij Dordrecht met de noordzijde van Ridderkerk, waar de Lek en de Noord samenvloeien en de Nieuwe Maas vormen. Circa 100 meter ten zuiden van het plangebied van Oceanco ligt een te openen brugdeel van de Brug over de Noord bedoeld voor de recreatieve vaart die ongeveer 1150 keer per jaar open en dicht gaat. Vanwege de ligging aan de druk bevaren scheepvaartroute wordt in de plannen ook rekening gehouden met voldoende ruimte voor de scheepvaart om hinder en gevaarlijke situaties te voorkomen.

In navolgende afbeelding is het plangebied aangegeven middels een rode contour.

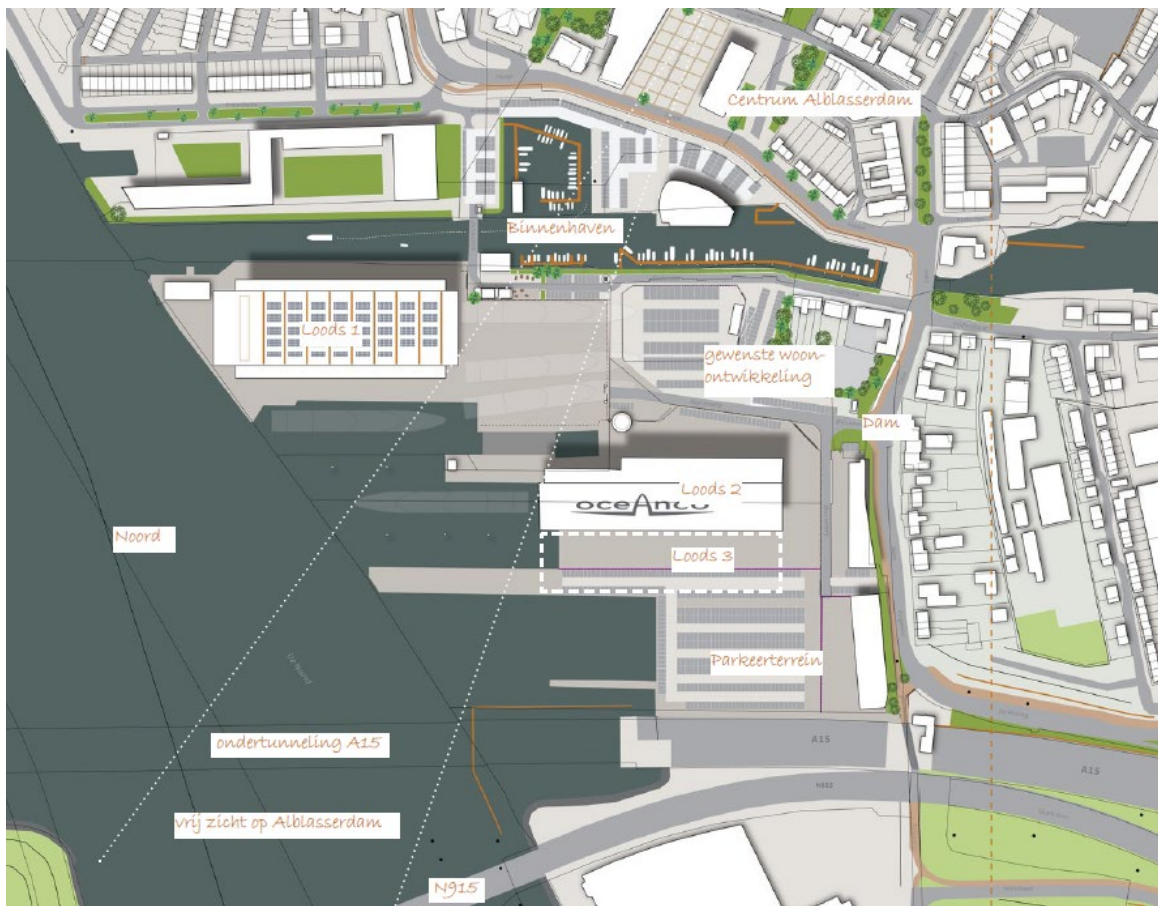


Figuur 1: Plangebied

2 Planbeschrijving

2.1 Huidig gebruik

Oceanco is een internationale scheepsbouwer van luxe jachten. Om de schepen te bouwen zijn twee loodsen gerealiseerd met een hoogte van ca. 34 meter. Loods 1 aan de binnenhaven geeft de mogelijkheid om twee jachten af te bouwen. Bij te waterlating worden de jachten over het binnenterrein verplaatst en ten zuiden van de loods getransporteerd over het water. Bij loods 2 worden de jachten direct vanuit de loods te water gelaten. Een groot deel van het terrein wordt gebruikt voor opslag ten behoeve van de bedrijfsvoering, parkeerplaatsen voor werknemers en manoeuvreerruimte. Op het niet-openbare parkeerterrein aan de zuidzijde van loods 2 ligt planologisch de uitbreidingsmogelijkheid voor loods 3 en is tevens de locatie voor de voorziene uitbreiding en verdere ontwikkeling van de bedrijfsondersteunende functies.



Figuur 2: huidige situatie met Loods 3 reeds aangegeven.

2.2 Toekomstig gebruik

Oceanco verwacht op basis van de huidige marktwerking en de ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar dat de vraag naar opslagruimte, kantoren en werkplaatsen steeds verder toeneemt in het proces van het bouwen van jachten. Redenen hiervoor zijn de een sterk toenemende ontwikkeling van geavanceerde technische apparatuur welke in de jachten wordt geplaatst, en ook is er een toenemend volume per jacht waardoor de vraag naar interieur en inrichting ook sterk toeneemt. Daarom zal er in de toekomst meer vraag zijn naar grotere jachten tot een lengte van 160 meter. De voorzieningen van Oceanco aan de Marineweg 1-5 zijn slechts toereikend voor de huidige activiteiten van Oceanco welke bestaan uit het (af)bouwen van luxe jachten met lengtes variërend tussen de 70 en 140 meter, en onderhoudswerkzaamheden en “refit” werkzaamheden aan bestaande luxe jachten.

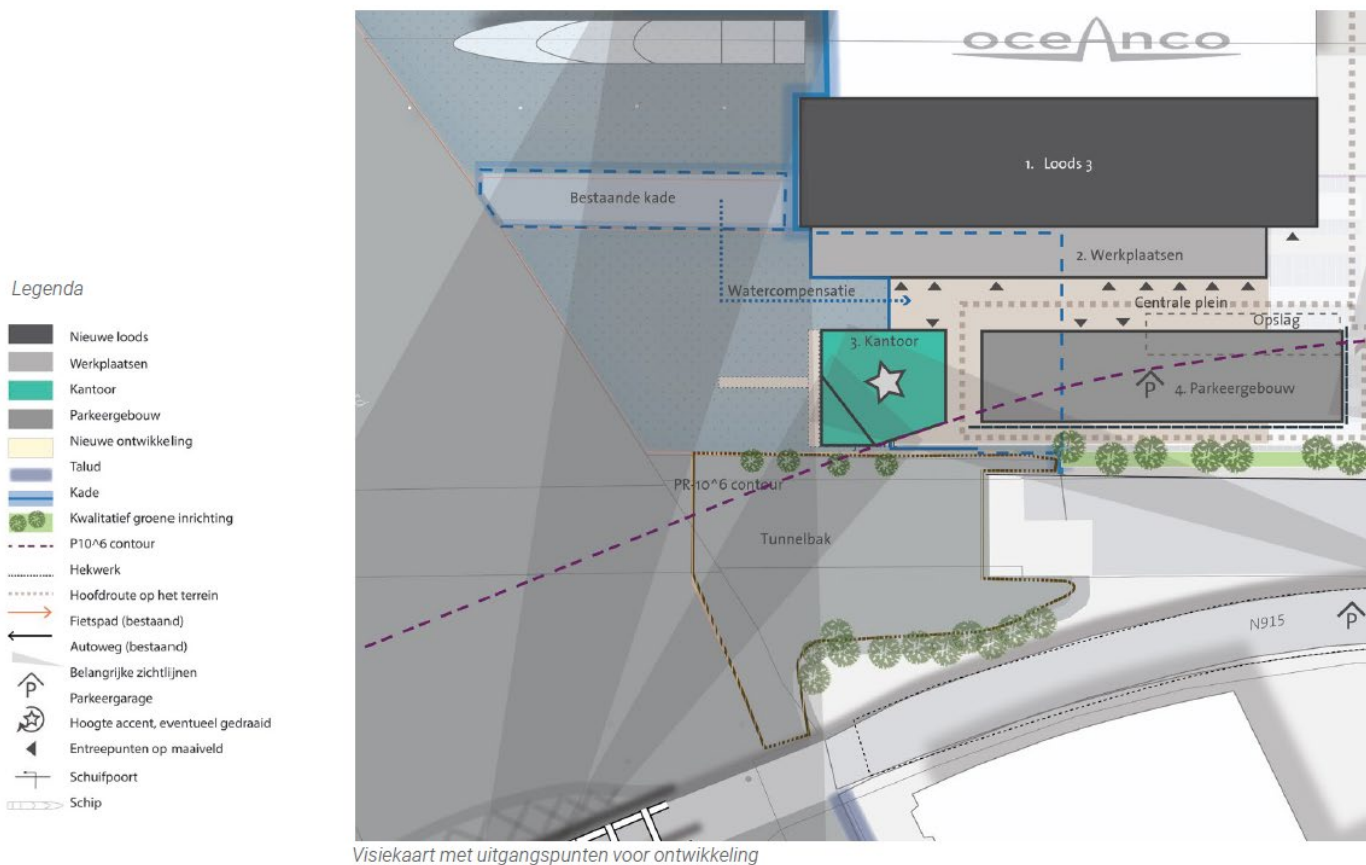
Daarom is binnen de juridisch planologische mogelijkheden die het vigerend bestemmingsplan biedt een derde scheepsbouwhal voorzien ten zuiden van de bestaande Loods 2.

Er is ook een stedenbouwkundige visie opgesteld voor de beoogde ontwikkeling (RHDHV, d.d. 13 april 2023, zie bijlage 1).

De uitbreidingen die niet passen binnen het vigerend bestemmingsplan betreffen:

- Een hal voor werkplaatsen en opslagruimten in 4 bouwlagen met een totaal vloeroppervlakte van ca 15.000 m². Een deel van dit vloeroppervlak, ca. 1.000 m², zal worden benut voor gebouw gebonden installaties. Deze hal grenst direct aan de scheepsbouwhal en heeft een maximale hoogte van 24 meter.
- Een kantoorgebouw in 6 lagen met een totaal vloeroppervlakte van ca 12.500 m², waarvan ca.1.500 m² zal worden gebruikt voor gebouw gebonden installaties. De bouwhoogte is maximaal 33 meter voor het hoogteaccent.
- Een parkeergebouw met gestapelde parkeerdekken met een maximale bouwhoogte van 18 meter. Het parkeergebouw biedt ruimte aan maximaal 1.000 voertuigen, wat overeenkomt met de verwachte behoefte na uitbreiding.

De voorziene ontwikkelingen zijn in figuur 3 visueel aangegeven.



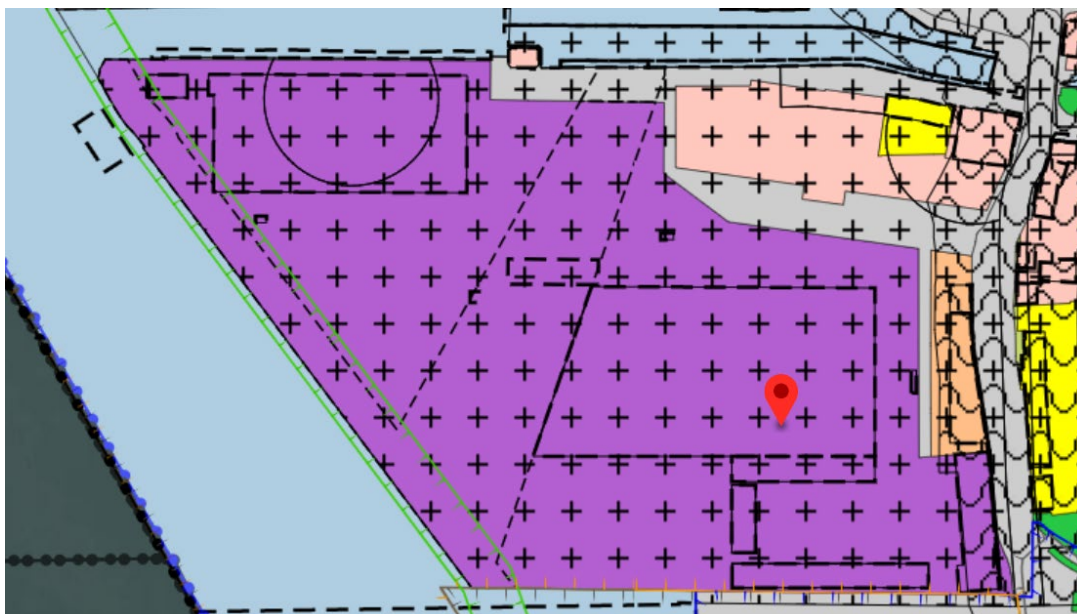
Figuur 3: toekomstige ontwikkelingen.

Om de uitbreidingen mogelijk te maken wordt de bestaande kade gedeeltelijk verlegd. In figuur 3 is de bestaande kade indicatief aangeduid met de onderbroken, blauwe streep. Zoals te zien is wordt de kade in de toekomstige situatie verlegd naar het westen ten behoeve van de beoogde nieuwe voorzieningen.

Ter compensatie wordt de bestaande aanlegkade ter hoogte van de toekomstige Loods 3 verwijderd. Voor het gebruik van de haven van Oceanco verandert er niets. De haven is voldoende ruim voor het aanbod aan jachten en het streven is om jachten zoveel mogelijk binnen in de hallen te kunnen afmeren.

2.3 Vigerende bestemmingen

Het vigerende bestemmingsplan 'Herstelplan Alblasserdam' is op 31 maart 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Alblasserdam. Van de planlocatie is een uitsnede zichtbaar in figuur 4.



Figuur 4: Uitsnede plangebied bestemmingsplan 'Herstelplan Alblasserdam' (vastgesteld d.d. 31 maart 2015)

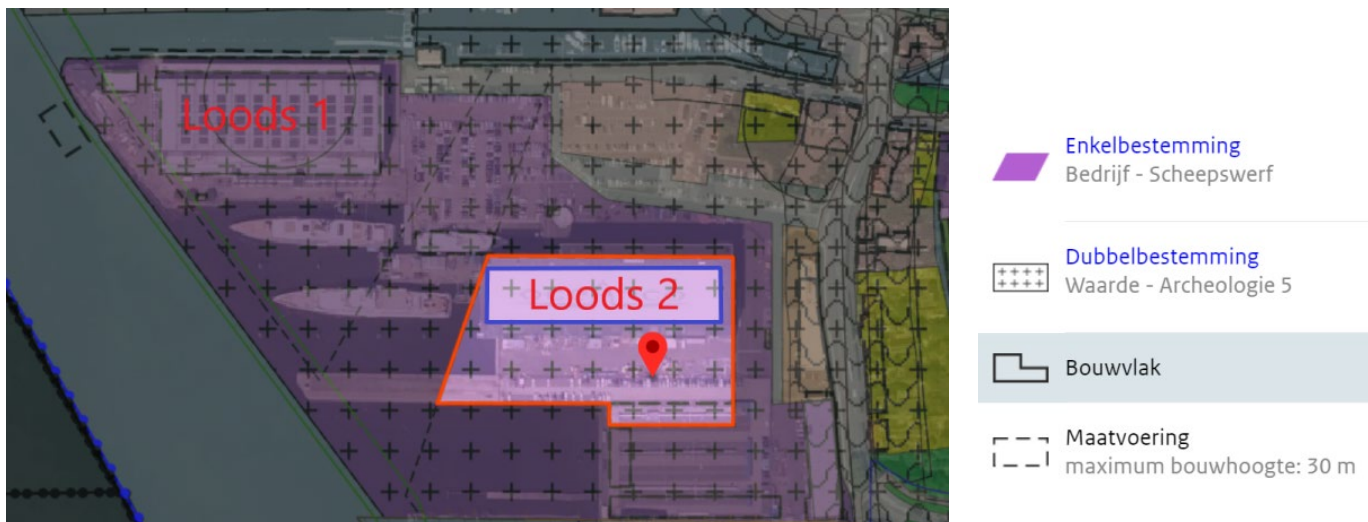
In het vigerende bestemmingsplan gelden voor de planlocatie (paarse vlak) de volgende bestemmingen:

- Enkelbestemming 'Bedrijf – Scheepswerf'
- Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'
- Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 5'
- Dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'
- Gebiedsaanduiding 'Geluidzone – industrie'
- Gebiedsaanduiding 'Overige zone – beschermd dorpsgezicht'
- Gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – vaarweg'
- Bouwaanduiding 'Specifieke bouwaanduiding – bebouwingsvrije zone'
- Bouwaanduiding 'Specifieke bouwaanduiding – Containers'
- Functieaanduiding 'Specifieke vorm van bedrijf – Scheepslift'

Tevens zijn er enkele bouwvlakken opgenomen en is er maatvoering opgenomen ten aanzien van de maximum bouwhoogte.

Een deel van de bebouwingsvlakken op het terrein van Oceanco is reeds volledig benut. Ten zuiden van loods 2 (blauw omlijnd in figuur 5) geldt een nog niet volledig benut bouwvlak, waarbinnen de derde loods en enkele bedrijfsondersteunende functies zijn voorzien. Loods 3 zal voldoen aan de juridisch planologische kaders van het vigerend bestemmingsplan 'Herstelplan Alblasserdam'.

Ter hoogte van de bestaande, zuidelijke parkeerplaats op het terrein van Oceanco zijn nog een drietal bouwvlakken voor werkplaatsen en opslag containers bestemd, met een maximum bouwhoogte variërend tussen de 6.5-18 meter.



Figuur 5: bestaand bouwvlak rond bestaande Loods 2, welke de uitbreidingsmogelijkheid biedt voor de realisatie van een derde loods (scheepsbouwhal).

Naast het bestemmingsplan 'Herstelplan Alblasterdam' gelden voor de gronden van het plangebied de bestemmingsplannen 'Parapluherziening Geluid Aan de Noord-Alblasterdam', vastgesteld 24 januari 2017 en 'Parapluherziening Wonen en parkeernormen', vastgesteld op 9 mei 2023, alsmede het 'Vorbereidingsbesluit hyperscale datacenters', vastgesteld op 8 november 2022.

In het 'Parapluherziening Geluid Aan de Noord-Alblasterdam' gelden de volgende aanduidingen en maatvoeringen:

- Functieaanduiding 'Specifieke vorm van bedrijf – akoestische gebiedseenheid 43'
- Maatvoering 'avond: maximum geluidsemissie in dB/m²: 62'
- Maatvoering 'dag: maximum geluidsemissie in dB/m²: 68'
- Maatvoering 'nacht: maximum geluidsemissie in dB/m²: 50'
- 'Gebiedsaanduiding: overige zone – gezoneerd industrieterrein'.

Om de woningen aan de noordoostzijde van Oceanco niet meer onderdeel te laten zijn van het gezoneerd industrieterrein is besloten om de parapluherziening te herzien en een nieuwe grens vast te stellen. Dit heeft tevens consequenties voor de grens en de geluidsemissie- en immissiewaarden van de akoestische gebiedseenheid 43. Dit is verwerkt in de planregels en de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan 'Parapluherziening Wonen en parkeernormen' geldt ook voor de planlocatie, waarin wordt vermeld dat moet worden voldaan aan het 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasterdam', vastgesteld op 29 oktober 2019 (of diens rechtsopvolger).

Het 'Vorbereidingsbesluit hyperscale datacenters' is voor onderhavige ontwikkeling niet relevant.

2.4 Strijdigheden met bestemmingsplan

De gewenste uitbreiding waarvoor dit bestemmingsplan is opgesteld vindt, zoals in paragraaf 1.3 beschreven, enkel en alleen plaats op de bestaande parkeerplaats aan de zuidzijde van loods 2. De strijdige elementen met het vigerend bestemmingsplan betreffen de bedrijfsondersteunende voorzieningen, te weten werkplaatsen, kantoorruimte en de parkeervoorzieningen. Deze passen qua functie binnen de vigerende enkelbestemming 'Bedrijf – Scheepswerf', maar vallen door omvang en locatie niet binnen de bestaande bouwvlakken.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Dit is de Rijksvisie op de leefomgeving. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de vaststelling van de NOVI is haar voorganger (de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) vervallen.

In Nederland spelen meerdere urgente maatschappelijke opgaven die hun invloed hebben op ruimtelijke opgaven. Zowel lokaal, nationaal als wereldwijd. Voorbeelden hiervan zijn de energietransitie, klimaatverandering, circulaire economie, maar ook de woningbouwopgave. De nationale strategie om deze maatschappelijke opgaven voor de langere termijn te integreren bij ruimtelijke ontwikkelingen is vastgelegd in de NOVI.

De NOVI maakt onderscheidt in 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.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet.

Plantoetsing

Gezien de aard en omvang is de NOVI niet specifiek van belang.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De inhoud van dit besluit is gebaseerd op de onderwerpen van het ruimtelijk beleid die door het Rijk in de NOVI zijn vastgesteld.

De Barro behelst onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeer gebied).

Plantoetsing

Uit de kaart 'Grote rivieren' van het Barro blijkt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het rivierbed.

Voor het rivierbed (artikel 2.4.3) gelden de volgende regels:

1. Een bestemmingsplan wijst ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan alleen nieuwe bestemmingen in een rivierbed aan in het geval er sprake is van:
 - a. een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
 - b. geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
 - c. een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en

- d. een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.
2. Bij toepassing van het eerste lid worden resterende waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen gecompenseerd.
3. In een bestemmingsplan wordt vastgelegd hoe de effecten op de waterstand en de afname van het bergend vermogen worden gecompenseerd.

Voor bouwen en aanleggen in het rivierbed (het buitendijks gebied) van de grote rivieren is, op grond van de Waterwet en het bijbehorende Waterbesluit, een vergunning nodig van Rijkswaterstaat. Nieuwe (bouw)werken in het rivierbed mogen geen afbreuk doen aan de waterhuishoudkundige functie van de rivier.

Het verhard oppervlak zal per saldo in de toekomstige situatie niet of nauwelijks wijzigen. Om de uitbreidingen mogelijk te maken wordt de bestaande kade gedeeltelijk verlegd naar het westen. Ter compensatie wordt de bestaande aanlegkade ter hoogte van de toekomstige Loods 3 verwijderd. Voor het gebruik van de haven van Oceanco verandert er niets. De haven is voldoende ruim voor het aanbod aan jachten en het streven is om jachten zoveel mogelijk binnen in de hallen te kunnen afmeren.

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Met het beoogde initiatief is geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het hemelwater vloeit net als in de bestaande situatie af op het oppervlaktewater via een olie- en bezineafscheider.

Bij de aanvraag voor een Watervergunning zal specifiekere worden aangetoond dat de ontwikkeling voldoet aan de Beleidsregels grote rivieren.

Daarnaast geldt conform artikel 2.1.2. van het Barro voor rijksvaarwegen met CEMT-klasse VI een benodigde vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg. Dit is ook de maximale afstand die moet worden aangehouden voor een overstroom en vrije ruimte conform de Richtlijn vaarwegen 2020. Het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktelichaam, de rivier de Noord, is daarom middels een aanduiding 'Vrijwaringszone – vaarweg' op de verbeelding geborgd. Deze zone is bestemd voor de veilige doorvaart van schepen. Binnen de zone mogen geen gebouwen worden gebouwd. De beoogde planlocatie heeft een feitelijke afstand van ca. 40 meter tussen de bouwwerken die zijn voorzien en de vaarweg. Hiermee wordt ruim voldaan aan de minimale afstanden genoemd in het Barro en de Richtlijn vaarwegen 2020. Geconcludeerd kan daarom worden dat scheepvaart niet wordt gehinderd en sprake is van een veilige situatie zonder aannemelijk aanvaarrisico.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking)

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Gemeenten moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken motiveren volgens de Ladder. Een stedelijke ontwikkeling volgens het Bro betreft een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De

motivering 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.

Plantoetsing

Conform artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

In dit geval gaat het om de uitbreiding van een bestaand bedrijf. Afgezet tegen de reeds bestaande planologische mogelijkheden voor de betreffende gronden, op basis van het huidige bestemmingsplan, kan de beoogde uitbreiding niet als een stedelijke ontwikkeling worden gezien.

Desondanks is de behoefte naar de uitbreiding van Oceanco onderbouwd. De huidige voorzieningen van Oceanco zijn volledig toereikend voor de huidige activiteiten van Oceanco. In het geldende bestemmingsplan wat is opgesteld tijdens de ontwikkeling van de Scheepsbouwhal op Marineweg 5, zijn toekomstplannen meegenomen voor een eventuele uitbreiding van Oceanco, genoemd in het bestemmingsplan als fase 2. Deze uitbreiding betreft in het kort, een tweede scheepsbouwhal op Marineweg 5 en extra opslagmogelijkheden op de parkeerplaats van Marineweg 5, dit in de vorm van opslagcontainers.

Uit de ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar blijkt echter dat de vraag naar opslagruimte, kantoren en werkplaatsen steeds verder toeneemt in het proces van het bouwen van jachten. Redenen hiervoor zijn de een sterk toenemende ontwikkeling van geavanceerde technische apparatuur welke in de jachten wordt geplaatst, en ook is er een toenemend volume per jacht waardoor de vraag naar interieur en inrichting ook sterk toeneemt. Nu blijkt het uitgangspunt van ruim 10 jaar geleden, waarbij de bestaande opslagruimte, kantoren en werkplaatsen van de huidige scheepsbouwhal van Marineweg 5 voldoende zouden zijn voor zelfs een tweede scheepsbouwhal, niet meer te voldoen.

Om deze reden heeft Oceanco de toekomstplannen voor de huisvesting op Marineweg 5 bijgesteld. De nieuwe scheepsbouwhal zal niet wezenlijk veranderen, de afmetingen en positie blijven gelijk. Aangrenzend aan de nieuwe scheepsbouwhal, aan de zuidgevel, is een extra bouwvolume geplaatst voor het onderbrengen van werkplaatsen en opslagruimten. Ook de technische installaties zullen hier grotendeels worden geplaatst. De kantoorruimten worden gesitueerd in de zuidwest hoek van het terrein, grenzend aan de rivier. Dit alles voor eigen gebruik. De in het huidige bestemmingsplan geplande opslagruimten in de vorm van containers zal dan kunnen vervallen.

Conclusie

Het Bro staat de ontwikkeling niet in de weg.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Het provinciaal beleid is neergelegd in de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De omgevingsvisie is in werking getreden op 20 februari 2019 en geconsolideerd op 1 april 2023.

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is het provinciaal beleidsplan van de fysieke leefomgeving. Hoofddoel van de Omgevingsvisie Zuid-Holland is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De sturingsfilosofie van de omgevingsvisie betreft:

1. ruimte bieden aan ontwikkelingen;
2. aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
3. allianties aangaan met maatschappelijke partners;
4. minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Ruimtelijke hoofdstructuur

Op het kaartbeeld van de ruimtelijke hoofdstructuur van de provinciale Omgevingsvisie is het plangebied aangeduid als 'de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht'.

Zuid-Holland wil zich profileren als aantrekkelijke en concurrerende provincie. De hoogstedelijke zone draagt hieraan bij door te voorzien in een goede connectiviteit, hoogwaardige stedelijke voorzieningen en een internationaal onderscheidende kennisinfrastructuur van universiteiten, kennis- en onderzoeksinstituten en science parken. Het vormt daarmee een fundamenteel onderdeel voor een concurrerend vestigingsklimaat.

Het projectgebied in Alblasserdam is aangeduid als 'overige bebouwing' binnen de hoogstedelijke zone. Door de urbanisatie staan het landschap en de biodiversiteit onder druk. De provincie Zuid-Holland wil voorzien in de toenemende behoefte aan woningen en ruimte voor bedrijvigheid, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie als samenhangend geheel te beschouwen. Er wordt gestreefd naar een zachte overgang van stedelijk naar landelijk gebied door de kwaliteiten van het landschap, alsmede de binnenstedelijke groenbeleving, te verbeteren.

Kwaliteitskaart

Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is weergegeven in een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. De kwaliteitskaart is voor de provincie een belangrijk instrument om ruimtelijke ontwikkelingen zodanig te sturen dat ze een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. De kaart geeft een beschrijving van de gebiedskenmerken en kwaliteiten van Zuid-Holland, waarmee rekening moet worden gehouden in de planvorming.

Op de kwaliteitskaart is het gebied aangeduid als 'steden en dorpen' binnen de laag van stedelijke occupatie. Voor dorpen, waaronder Alblasserdam, geldt dat zij zich moeten focussen op de eigen identiteit van de plek (historische, culturele, toeristische en ruimtelijke kenmerken), de geografische strategische ligging in het stedelijk netwerk en de aanwezige en nieuwe economische dragers en daarmee een unieke ruimtelijke karakteristiek creëren. Het is van belang een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren door een diversiteit aan woon- en werkmilieus te ontwikkelen. Herstructurering, transformatie of verdichting binnen de stad moet bijdragen aan de versterking van de ruimtelijke karakteristiek.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling betreft een uitbreiding van een bestaand bedrijf waarin oog is voor een duurzame inpassing die bijdraagt aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van Alblasserdam. Het planvoornemen draagt bij aan de duurzame, binnenstedelijke transformatieopgave en functiemenging, zoals deze in de Omgevingsvisie Zuid-Holland geformuleerd is.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

In de Omgevingsverordening Zuid-Holland zijn de provinciale regels voor de fysieke leefomgeving opgenomen, die moeten worden overgenomen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Ruimtelijke kwaliteit Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte. De provincie hanteert hier het 'handelingskader ruimtelijke kwaliteit': een benadering die enerzijds onderscheid maakt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe bebouwing of nieuw gebruik van grond of bebouwing), afhankelijk van de impact op de omgeving, en anderzijds de realisatie van bepaalde soorten ruimtelijke ontwikkelingen uitsluit in gebieden met een bepaalde beschermingscategorie. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen 1) moeten passen binnen de bestaande gebiedsidentiteit en 2) moeten voldoen aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart. Als een ontwikkeling niet past bij de aard en/of de schaal van het gebied zijn ontwerpoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren. Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- I. 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').
- II. 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:
 - a. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en;
 - b. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
- III. 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:
 - a. 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;
 - b. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Conclusie

Het plangebied valt onder de gebiedsidentiteit 'steden en dorpen'. Dorpen als Alblasterdam moeten zich focussen op het creëren van een unieke ruimtelijke karakteristiek, zodat door een diversiteit aan woon- en werkmilieus te ontwikkelen een aantrekkelijk vestigingsklimaat ontstaat. De beoogde ontwikkeling past in de gebiedsidentiteit en voorziet geen verandering op structuurniveau. De ontwikkeling valt daarmee onder het onderdeel 'inpassen' van de Omgevingsverordening. Het voorgenomen project betreft een stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. In paragraaf 2.1.3 is de behoefte aan deze ontwikkeling gemotiveerd. De beoogde ontwikkeling voldoet aan de voorwaarden voor duurzame verstedelijking en is derhalve in overeenstemming met de provinciale Omgevingsverordening

3.3 Regionaal en gemeentelijk beleid

3.3.1 Regionale ruimtelijke strategie Drechtsteden

De regio Drechtsteden wil groeien. Daarvoor werken overheid, onderwijs en bedrijfsleven samen onder de vlag Smart Delta Drechtsteden en investeren zij gezamenlijk in mensen, innovatie en de economie. De regio Drechtsteden bestaat uit zeven gemeenten met ieder een eigen cultuur. In het gebied zijn vele bedrijven van wereldfaam gevestigd. Hierdoor wordt de regio ook wel gezien als de industriële motor van

de Rotterdamse metropool. Het belang van samenwerking in de Triple Helix wordt gezien en komt tot uiting in Smart Delta Drechtsteden en de Regio Deal Drechtsteden Gorinchem, waarbij ook over de grenzen van de regio Drechtsteden samenwerking wordt gevonden. Er zijn lokale woonvisies die op elkaar worden afgestemd als gezamenlijke ambitie. De economische promotie en acquisitie voor nieuwe bedrijven wordt gezamenlijk opgepakt vanuit Deal, ROM-D en via het samenwerkingsverband Rotterdam Maritime Capital of Europe.

Plantoetsing

Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling, wat een beperkte uitbreiding van een bestaand bedrijf betreft, doet het geen afbreuk aan de ambities van de Regionale ruimtelijke strategie Drechtsteden.

3.3.2 Structuurvisie Alblasserdam 2040

Op 29 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Alblasserdam de Structuurvisie Alblasserdam 2040 vastgesteld. In deze structuurvisie staat wat Alblasserdam kenmerkt, wat moet worden behouden en wat moet worden versterkt.

Alblasserdam is een dorp met een tweezijdig profiel door enerzijds de verbinding met de rivier en anderzijds door de verbinding met het polderlandschap. De verbinding met de rivier zorgt voor een zekere robuustheid met voorzieningen en maritieme bedrijvigheid. In Alblasserdam is van oudsher maritieme industrie gevestigd: scheepswerven en aanverwante bedrijvigheid.

Voor het planvoornemen worden het thema werken nader toegelicht.

De ambitie voor dit thema is: Alblasserdam als marktplaats.

- Behoud van de huidige omvang aan (lokale) werkgelegenheid, zowel voor Alblasserdammers als arbeidskrachten van buiten Alblasserdam, zodat de goede balans tussen werkgelegenheid en arbeidskrachten behouden blijft.
- Ruimte blijven bieden aan traditionele bedrijven omdat de werkgelegenheid aansluit bij het gemiddelde opleidingsniveau van de inwoners van Alblasserdam.
- Behoud van een voldoende aanbod aan leerwerkplaatsen.
- Flexibele en goed opgeleide beroepsbevolking.
- Duurzame, toekomstbestendige bedrijven en bedrijventerreinen.
- Goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.
- Vergroting van de toeristische sector.
- Goed functionerende en toekomstbestendige winkelcentra.

Opgaven en uitwerking

Faciliterende gemeente

Er wordt geïnvesteerd in een goede verhouding tussen de gemeente en het bedrijfsleven door het huidige bedrijfsleven en de detailhandel zo optimaal mogelijk te blijven bedienen middels de functie van bedrijvencontactfunctionaris/accountmanager bedrijven.

Bedrijventerreinen

Aantrekkelijke bedrijventerreinen zijn toekomstbestendig en duurzaam. Flexibiliteit is daarbij een sleutelwoord. De gemeente Alblasserdam wil werk maken van duurzaamheid. Waar nodig investeert de gemeente in het opknappen van de bedrijfsterreinen zodat ze ook in de toekomst aantrekkelijk blijven. De gemeente en de bedrijven kunnen hier samen een rol in spelen. De gemeente wil zorgvuldig met de beschikbare ruimte omgaan en voor zover in haar macht ligt leegstand voorkomen.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling sluit aan bij de Structuurvisie Alblasserdam 2040.

3.3.3 Duurzaamheidsagenda 2023-2026

Alblasserdam wil in 2050 voldoen aan alle verplichtingen met betrekking tot energie en klimaat door een fit en groen dorp te zijn. Om dat te bereiken moeten er nu actie ondernomen worden. Met deze duurzaamheidsagenda zal er een bijdrage geleverd worden aan een enorme opgave: een rem op klimaatverandering en toegroeien naar een duurzame wereld. Naast klimaatverandering, is ook de maatschappelijke context een belangrijke drijfveer voor verduurzaming: de lastendruk van de elektriciteitsrekening en gasrekening nemen in rap tempo toe. Daarnaast is de afgelopen tijd gebleken dat onze afhankelijkheid van andere landen veel onzekerheid biedt. Verduurzaming zet een rem op klimaatverandering, maar ook op onze afhankelijkheid van anderen en de onzekerheid die daar mee gepaard gaat.

Deze duurzaamheidsagenda is het kader, onze gids en toetsing voor alle ontwikkelingen, initiatieven en beleid die de komende jaren gaan lopen.

Plantoetsing

In het kader van duurzaam bouwen zijn er met name kansen om bij de uitvoering van het parkeergebouw veel aandacht te besteden aan duurzame energieopwekking. Derhalve zal bij het uitwerken van het voorgenomen bouwplan rekening worden gehouden met de Duurzaamheidsagenda, waaronder kansen voor het ontwikkelen van natuurinclusief bouwen en biodiversiteit.

4 Beschrijving van het plangebied

4.1 Historische context

Het gebied is ontstaan door een aantal chronologische ontwikkelingen. Allereerst is het gebied historisch gegroeid door de binnendijkse en buitendijkse situatie. Alblasterdam, van origine een visserijdorp, veranderde door de strategische ligging aan bevaarbare waterwegen naar een dorp met een rijke geschiedenis aan scheepsbouw. Deze bedrijfsactiviteiten werden met name uitgevoerd op de binnendijkse delen grenzend aan de Noord. De huidige ontsluiting Dam en Haven op de dijk zorgt nog steeds voor de grens, waarbij vanaf de jaren '50 met name achter de dijk de dorpskern, woonbuurten en voorzieningen werden gerealiseerd.

Alblasterdam groeide richting de polder en langs de dijk richting Kinderdijk en de scheepsbouw kende hoogtijdagen. Er werden grote gebouwen gerealiseerd om schepen overdekt te kunnen bouwen en af te monteren. Het zorgde voor een toename van de bevolking en uitbreiding ten oosten van de dorpskern. Vanaf de jaren '00 was er behoefte aan grotere voorzieningen (een theater, brandweerkazerne, havenvoorzieningen) met een goede bereikbaarheid. Hiervoor werd het binnendijkse deel aan de Dam en Haven gebruikt zowel voor het realiseren van de functies als het verbreden van de doorgaande route over de Dam.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

Algemeen

Nederland heeft zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met de archeologische waarden door de ondertekening van het verdrag van Valletta (1992). In de Erfgoedwet is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden dient te worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Provinciaal beleid

De provincie draagt zorg voor het beschermen en bewaren van archeologische en cultuurhistorische waarden vanuit de gedachte dat het beschermen, benutten en beleefbaar maken van cultuur en erfgoed bijdragen aan het de kwaliteit van de leefomgeving. Naast deze beschermingstaken wil de provincie ook zorgen voor meer draagvlak onder de bevolking voor (de bescherming van) het archeologisch erfgoed. De verwachting is dat daardoor de baten van de archeologie beter opwegen tegen de kosten in tijd en geld, die de samenleving opbrengt voor archeologie. In de provincie Zuid-Holland is een groot aantal cultuurhistorische en archeologische waarden aanwezig. Deze zijn beschreven in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Daarin zijn, onder meer, historische molens, kastelen en landgoederen zichtbaar gemaakt, alsook erfgoedlijnen en cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Het behoud van de cultuurhistorische hoofdstructuur is van provinciaal belang. Uit de CHS blijkt dat het plangebied ligt binnen de aanduiding geen of lage archeologische waarde.

Toetsing archeologie

De gemeente Alblasterdam heeft haar eigen archeologiebeleid opgesteld. De archeologische verwachtingswaarden voor het gehele grondgebied van de gemeente Alblasterdam zijn hier in beeld gebracht, alsmede welk beschermingsniveau bij deze waarden hoort. Conform de archeologische beleidskaart zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Oceanco' dubbelbestemmingen met betrekking tot archeologie opgenomen.

Voor het plangebied gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 5'.

Binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' is vastgelegd dat het uitvoeren van archeologisch onderzoek noodzakelijk is indien er bodemingrepen plaatsvinden dieper dan 30 cm onder het maaiveld en met een omvang van meer dan 50 m².

Binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 5' is vastgelegd dat het uitvoeren van archeologisch onderzoek noodzakelijk is indien er bodemingrepen plaatsvinden dieper dan 30 cm onder het maaiveld en met een omvang van meer dan 500 m².

De beoogde ontwikkeling betreft ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 5' onder andere een parkeergarage, werkplaatsen en kantoren. Dit overschrijdt de grens van 500 m². Mochten er bodemingrepen van dieper dan 30 cm plaats gaan vinden, dan is het uitvoeren van een archeologisch bodemonderzoek noodzakelijk. Wanneer tijdens de uitvoering van werkzaamheden een monument wordt gevonden moet dit op grond van de Erfgoedwet (artikel 5.10 en 5.11) verplicht worden gemeld aan de Minister van OCW en de gemeente Alblasterdam.

De archeologische waarden en de onderzoeksverplichting zijn geborgd in de planregels en de verbeelding behorend bij dit bestemmingsplan. Daarmee is het aspect archeologie gewaarborgd in het bestemmingsplan.

Cultuurhistorie

Het plangebied ligt binnen de aanduiding 'overige zone – beschermd dorpsgezicht'. Hier is het verboden op deze gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders (sloopvergunning) de bestaande bouwwerken te slopen. Binnen onderhavig bestemmingsplan zijn geen sloopactiviteiten voorzien.

Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan, mits er aan bovenstaande voorwaarden voldaan wordt.

4.3 Noordtunnel A15

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet als tunnelbeheerder er op toe dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de Noordtunnel.

De bouw van de parkeergarage, het kantoor en de verlegging van de kade is gepland in het constructieve invloedsgebied van de tunnel. Derhalve stelt Rijkswaterstaat randvoorwaarden aan het planvoornemen t.a.v. de realisatie. Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal afstemming plaatsvinden tussen Rijkswaterstaat en Oceanco om het gebruik en beheer van de Noordtunnel in de toekomst te garanderen.

4.4 Water en bodem sturend

Water en bodem sturend

Op 25 november 2022 is de kamerbrief water en bodem sturend gepubliceerd. Daarbij zijn zeven uitgangspunten van belang:

1. Niet afwentelen;
2. Meer rekening houden met extremen;
3. In samenhang omgaan met wateroverlast, droogte en bodem;
4. Meerlaagsveiligheid;

5. Bodem minder afdekken, minder vergraven, niet verontreinigen;
6. Integrale aanpak in de leefomgeving;
7. Pas toe of leg uit.

Deze uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in 33 structurerende keuzes, waaronder het niet meer toestaan van bebouwing in de uiterwaarden die vallen onder de Beleidslijn grote rivieren. De Kamerbrief is nog geen formeel beleid. De uitgangspunten en structurerende keuzes zullen worden vertaald naar regionaal beleid en de kamerbrief is hierin een belangrijke leidraad.

In paragraaf 3.1.2 van deze toelichting wordt het planvoornemen getoetst aan de Beleidslijn grote rivieren. Dit wordt nader uitgewerkt bij de aanvraag voor een watervergunning. In hoofdstuk 6 van deze toelichting staat vermeld hoe wordt omgegaan met onder meer het waterbergend vermogen en de afvoer van hemel- en afvalwater. Er zijn daarbij geen nadelige effecten te verwachten op het gebruik, de kwaliteit en de afvoercapaciteit van het (oppervlakte)water(lichaam).

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Met het beoogde initiatief is geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het hemelwater vloeit net als in de bestaande situatie af op het oppervlaktewater via een olie- en bezineafscheider.

5 Juridische planopzet

5.1 Opzet van het plan

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden in het plangebied.. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding. Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Alblasserdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012). Bij het opstellen van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

5.2 Juridische planbeschrijving

5.2.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderingssysteem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO).

5.2.2 Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.

5.2.3 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende artikelen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard, dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende enkel- en dubbelbestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

Artikel 3 Bedrijf – Scheepswerf

Deze bestemming is gebruikt voor het terrein van Oceanco. De voor 'Bedrijf – Scheepswerf' aangewezen gronden zijn bestemd voor een scheepswerf, in de zin van een inrichting zoals aangewezen in Bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143); het laden en lossen van goederen; aan een scheepswerf ondergeschikte en gerelateerde detailhandel en bedrijvigheid in maximaal milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten Bedrijf - Scheepswerf; nutsvoorzieningen; opslag en uitstalling; wegen, paden en hellingbanen; parkeervoorzieningen; voorzieningen ter geleiding en regeling van het vaarverkeer; tuinen, erven en verhardingen; groenvoorzieningen. Tevens is binnen deze bestemming een functieaanduiding 'kantoor' opgenomen, waarbinnen planologisch de ruimte wordt geboden aan maximaal 12.500 m² bedrijfsgebonden kantoren. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Voor het kunnen garanderen van de constructieve veiligheid van de Noordtunnel is in de bouwregels opgenomen dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen alleen mag worden verleend indien door Rijkswaterstaat vooraf schriftelijke toestemming is verleend.

Artikel 4 Water – Vaarweg

Deze bestemming is opgenomen voor de rivier de Noord. Deze gronden zijn hoofdzakelijk bedoeld voor het water van de rivier en daarmee samenhangende activiteiten en voorzieningen. Het aanleggen van (woon)schepen is uitgesloten.

Artikel 5 Waarde – Archeologie 2

De voor Waarde – Archeologie 2 aangewezen gronden zijn primair bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden. In dit gebied is voor het bouwen of het uitvoeren van bodemingrepen waarbij een omvang van minder dan 50 m² en dieper dan 30 cm onder het maaiveld wordt geroerd, geen nader onderzoek noodzakelijk.

Artikel 6 Waarde – Archeologie 5

De voor Waarde – Archeologie 5 aangewezen gronden zijn primair bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden. In dit gebied is voor het bouwen of het uitvoeren van bodemingrepen waarbij een omvang van minder dan 500 m² en dieper dan 30 cm onder het maaiveld wordt geroerd, geen nader onderzoek noodzakelijk.

Artikel 7 Waterstaat – Waterkering

De voor Waterstaat – Waterkering aangewezen gronden zijn behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor het in stand houden, het beheer, het onderhoud en de verbetering van de waterkering; en bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken, dijksloten en andere waterstaatswerken. In de aangegeven zone van de waterkering zijn uitsluitend bouwwerken ten dienste van de dubbelbestemming toegestaan, mits de bouwhoogte minder dan 10 m is.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 worden enkele algemene regels gegeven, zoals de anti-dubbeltelregel. Ook worden algemene gebruiksregels gegeven. Daarnaast worden enkele algemene afwijkings- en wijzigingsregels gegeven die de flexibiliteit van het plan vergroten.

Artikel 8 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Het betreft bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

De formulering van de anti-dubbeltelregel is bindend voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Met deze regel wordt voorkomen dat bepaalde gronden meerdere keren worden gebruikt om de toegestane oppervlakte van verschillende gebouwen te bepalen.

Artikel 10 Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen dat voor alle bestemmingen kan gelden.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is bepaald dat het gebruik in strijd met een bestemmingsplan verboden is. In het bestemmingsplan is daarop aangesloten door expliciet een aantal gebruiken op te sommen die als strijdig met het bestemmingsplan worden aangemerkt.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

Aanvullend op de (algemene) bouwregels gelden enkele bijzondere bouwbepalingen die met een aanduiding in de geometrische plaatsbepaling zijn weergegeven. Het betreft regels met betrekking tot het gezoneerd industrieterrein, geluidzone industrie, beschermd dorpsgezicht, vrijwaringszones voor vaarwegen en het waterstaatswerk, bebouwingsvrije zones, containers, en scheepslift.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Hierin zijn een aantal bepalingen opgenomen, waarmee het bevoegd gezag geringe afwijkingen van maten kan toestaan wanneer dit vanuit stedenbouwkundig of bouwkundig oogpunt noodzakelijk of gewenst is. Ook kan een overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen worden toegestaan, wanneer dit noodzakelijk is vanwege de werkelijke toestand van het terrein. Door het opnemen van deze bepalingen wordt voorkomen dat het bestemmingsplan onbedoeld ontwikkelingen belemmert.

Artikel 14 Overige regels

Hierin is juridisch geborgd dat ten aanzien van parkeren moet worden voldaan aan de parkeernormen overeenkomstig het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasterdam.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

Artikel 16 Slotregel

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

6 Water

6.1 Beleidskader

6.1.1 Europees en rijksbeleid

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is op 22 december 2000 officieel van kracht geworden. De richtlijn heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (verbinding infiltratie en kwelgebieden). De KRW heeft het streven om emissies naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

Waterwet

De Waterwet is op 22 december 2009 in werking getreden. Deze Waterwet bestaat uit een achttal wetten die zijn samengevoegd tot één wet. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helder vastgelegd. De voornaamste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein.

Nationaal Water Programma 2022-2027

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 beschrijft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2022-2027, met een vooruitblik richting 2050. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 is op 18 maart 2022 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het Waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in de wetgeving en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent

onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Watertoets

Omdat het aspect water in ruimtelijke plannen een mede ordenend principe is, is de watertoets geïntroduceerd. Deze watertoets is verplicht gesteld in november 2003 voor ruimtelijke plannen. De watertoets is een procedure waarbij de initiatiefnemer in overleg met de waterbeheerders de waterhuishouding van een te ontwikkelen gebied inricht. Belangrijkste inhoudelijke doel van de watertoets is dat initiatiefnemers 'waterneutraal' bouwen. Dit betekent voor het waterkwantiteitsaspect dat niet meer water wordt afgevoerd uit het plangebied dan in de situatie voor de ruimtelijke ingreep. Voor de waterkwaliteit betekent dit in ieder geval dat de waterkwaliteit in en om het gebied niet mag verslechteren. Bovendien mogen plannen de grondwatersituatie buiten het plangebied niet negatief beïnvloeden.

6.1.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2022 - 2027

Op 9 maart 2022 is het Regionaal waterplan Zuid-Holland 2022-2027 in werking getreden. Voorheen gold het Regionaal Waterplan Zuid-Holland 2016-2021. Op hoofdlijnen wordt het beleid uit het regionale waterplan voortgezet in het regionaal waterprogramma, maar op punten is het ook aangepast.

Aanleidingen daartoe waren:

1. kwaliteitsverbetering;
2. klimaatadaptatie;
3. verandering van wetgeving.

Het provinciaal Waterplan Zuid-Holland geeft antwoord op de vraag wat er in de periode 2022-2027 moet gebeuren, om de provincie Zuid-Holland ook in de toekomst op een duurzame wijze veilig en leefbaar te houden. Het gaat daarbij om de volgende opgaven:

- waterveiligheid
- mooi en schoon water;
- beperken maatschappelijke kosten door bodemdaling;
- sport, recreatie en water- en groenbeleving
- goed functionerende provinciale infrastructuur
- toekomstbestendige infrastructuur

Omgevingsverordening Zuid-Holland

In 2019 is de omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. Daarin is onder andere vastgelegd dat, voor bebouwing in de bebouwde kom, de norm voor de gemiddelde overstromingskans maximaal 1 keer per 100 jaar is. Deze norm is van toepassing vanuit het oogpunt van berging en afvoer van regionale wateren. In de omgevingsverordening staan verder normen opgenomen voor regionale waterkeringen en zijn regels opgenomen ten aanzien van grote grondwateronttrekkingen.

6.1.3 Beleid waterbeheerder

De waterbeheerder ter plaatse van het plangebied is het Waterschap Rivierenland. De langetermijnvisie van het Waterschap is beschreven in de Watervisie 2050. Deze langetermijnvisie is concreter uitgewerkt in het *Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027*. Hierin worden voor de komende jaren de doelen van het waterbeheer beschreven en hoe die te bereiken. Het waterbeheer richt zich op de volgende speerpunten:

- Beschermen tegen overstromingen
- Water eerlijk verdelen
- Voorbereiden op extreem weer

- Werken aan schoon water
- Bijdragen aan een fijne leefomgeving voor mens en natuur
- Toewerken naar klimaat- en energieneutraliteit
- Toewerken naar circulariteit

Keur

De keur van het Waterschap Rivierenland 2014 is op 1 januari 2015 vastgesteld. In de keur staan onder meer de regels om schade aan dijken en oevers te voorkomen, regels voor onderhoud van onder andere sloten en beken en regels om watertekort, wateroverlast en vervuiling te voorkomen.

Legger

In de legger van het Waterschap staan de wateren en waterkeringen die zij in het beheer hebben. Aan de hand van de legger kan bepaald worden welke wateren en waterkeringen er binnen het plangebied liggen en aan welke regels uit de keur moet worden voldaan.

De wateren in de legger van Waterschap Rivierenland zijn verdeeld in 3 categorieën:

A-wateren: van primair belang voor het waterbeheer en worden daarom door het Waterschap onderhouden.

B-wateren: van secundair belang voor het waterbeheer en dienen door de aangrenzende eigenaren te worden onderhouden.

C-wateren: wateren die van tertiair belang zijn voor het waterbeheer waarvoor geen jaarlijkse onderhoudsplicht geldt.

6.1.4 Waterplan Alblasserdam

In 2006 is het Waterplan Alblasserdam opgesteld door de gemeente en het Waterschap. Het Waterplan verschaft zowel de gemeente als het Waterschap inzicht over het functioneren van het watersysteem in Alblasserdam. Bovendien wordt in het plan de gezamenlijke visie op het water en het waterbeleid tussen de partijen vastgelegd. Met het opstellen van het Waterplan Alblasserdam realiseren de bij het waterbeheer betrokken partners een aantal doelen, te weten:

- het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op het waterbeheer op lange termijn (2020) en het formuleren van concrete maatregelen voor de korte termijn (2010);
- het afstemmen van waterbeleid en het verdelen van taken tussen de betrokken partijen en zorgen dat de uitvoering van maatregelen verwerkt wordt in de uitvoeringsprogramma's van de betrokken organisaties;
- het maken van afspraken voor de goede afstemming van water en ruimtelijke ordening;
- bekendheid geven aan het Waterplan om de betrokkenheid van externe partijen bij duurzaam waterbeheer te vergroten.

6.2 Huidige watersysteem

6.2.1 Waterbergingsvermogen

Het waterbergingsvermogen van het plangebied in de huidige situatie en toekomstige situatie blijft hetzelfde. De toetsing op basis van de Keur zal worden uitgevoerd in een latere vergunningsfase.

6.2.2 Waterafvoer

De ambitie van het Waterschap Rivierenland is om het hemelwater zoveel mogelijk te scheiden van het afvalwater. Voorwaarde is wel dat het hemelwater als schoon kan worden beschouwd. Bij voorkeur wordt afstromend hemelwater van verharde oppervlakken eerst voorgezuiverd door een berm, wadi of bodempassage. Het hemelwater vloeit net als in de bestaande situatie af op het oppervlaktewater via een

olie- en bezineafscheider. Alleen huishoudelijk afvalwater zal via het gemeentelijk rioleringsstelsel worden afgevoerd.

6.2.3 Waterkeringen

De legger waterkeringen van het Waterschap Rivierenland, evenals de digitale watertoets, geven aan dat het plangebied binnen de primaire beschermingszone van een waterkering ligt.

Om de inhoudstandhouding, het beheer, het onderhoud en de verbetering van de waterkering te kunnen waarborgen is de dubbelbestemming 'waterstaat – waterkering' uit het voorgaande bestemmingsplan overgenomen.

Dit betekent dat de beoogde ontwikkeling in dit deel van het plangebied niet eerder kan worden gerealiseerd dan nadat is aangetoond dat het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies bij de waterbeheerder is ingewonnen.

Met het overnemen van de dubbelbestemming 'waterstaat – waterkering' is het waterveiligheidsbelang in voorliggend plan in voldoende mate gewaarborgd. Bij de verdere uitwerking van de ontwikkeling wordt rekening gehouden met de aanwezige waterveiligheidsbelangen. De initiatiefnemer heeft hiervoor afstemming gezocht met het Waterschap.

6.2.4 Stroming risico

De relatie met het water is fundamenteel voor de bedrijfsvoering van Oceanco. Er zijn momenteel drie actieve kades in gebruik, waarvandaan kranen en werknemers de schepen kunnen bedienen. Ten westen van Loods 1 is de waterzijde niet actief in gebruik, omdat de scheepsloods richting het oosten is georiënteerd. Hier is sprake van een talud, enkele bomen en opslag. Verder zit aan de zuidzijde van het Oceanco terrein momenteel een extra aanlegsteiger, die niet actief en onderhouden is.

De geplande bouwwerken liggen voor een gedeelte in de beschermingszone van het dijklichaam. Als de bodem van de nieuw te bouwen loods niet dieper komt dan de bestaande diepte, is de inschatting dat er wat betreft stabiliteit geen issue is. Wel vormen de verkorting van het intredepunt binnendijks en daarmee risico's op piping nog punten die nader onderzocht en uitgewerkt moeten worden.

Bij het vergraven van de uiterwaarden wordt er massa en weerstand in het voorland weggenomen. Hierdoor wordt het intredepunt voor piping dicht bij de waterkering gelegd en neemt de kans op stroming (piping) onder de waterkering toe. Door de diepwanden te realiseren kunnen potentiële effecten worden voorkomen.

Op basis van de nieuwe beschikbare informatie heeft het Waterschap Rivierenland kennis gegeven dat het ontgraven geen negatieve effecten heeft op piping. Dit dient verder uitgezocht te worden bij de uitvoer van het plan.

6.2.5 Watertoets

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In dit kader is op 30 mei 2023 de digitale watertoets ingevuld. Hieruit is gebleken dat de normale procedure gevolgd kan worden. Dit betekent dat het Waterschap Rivierenland in overleg met de gemeente zal bekijken hoe in het plan rekening kan worden gehouden de waterhuishoudkundige belangen.

6.3 Conclusie

Voor de uitvoering van het plan dient een watervergunning aangevraagd te worden. In het kader van het bestemmingsplan vormt het aspect Water geen belemmering.

7 Omgevingsaspecten

7.1 Inleiding

In het bestemmingsplan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging worden gemaakt van de wijze waarop milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen ten opzichte van elkaar moeten worden gesitueerd. De relevantie van de verschillende milieuonderwerpen is afhankelijk van het gebied, de opgave en eventuele wettelijke eisen. Ter voorbereiding van het bestemmingsplan dient onderzocht te worden welke (milieu)waarden bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. De voor dit plan relevante thema's worden hieronder verder uitgewerkt.

7.2 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Het instrument milieueffectrapportage wordt gebruikt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De basis hiervan ligt in de EU richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven. Daarbij geldt een bandbreedte. Bovendien dienen bij de afweging ook nog andere factoren te worden betrokken en dient nagegaan te worden of er significant negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebieden.

Resultaten

Het planvoornemen betreft extra ontwikkelruimte voor werkplaatsen, een kantoor en parkeervoorzieningen. Deze voorzieningen behoren niet tot een categorie beschreven in de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.. De activiteiten zijn passend binnen de heersende activiteiten bestemd op de locatie. De overschrijdingen met de vigerende planologische situatie zijn minimaal, waardoor het niet beschouwd hoeft te worden als stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.

Binnen de nieuw te realiseren scheepsbouwhal vinden werkzaamheden plaats die vallen onder categorie D32.6 van het besluit m.e.r., te weten: *de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen*. Hiervoor is een aanmeldnotitie m.e.r. opgesteld, waarin wordt beschreven dat geen nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn als gevolg van de activiteiten. De aanmeldnotitie is bijgevoegd als bijlage 2.

Conclusie

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten als gevolg van het planvoornemen. Er zijn daarom in het kader van de m.e.r. geen verdere stappen noodzakelijk.

7.3 Mobiliteit

7.3.1 Verkeer

Verkeersprognose

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij een bepaalde ontwikkeling, hanteert het CROW kencijfers voor wat betreft verkeersgeneratie. Goudappel heeft een verkeersonderzoek (kenmerk 014381.20230524.N1.01, d.d. 26 mei 2023, zie bijlage 3) uitgevoerd naar de uitbreiding van Oceanco.

Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (excl. openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt.

Berekening verkeersgeneratie uitbreiding Oceanco

Het extra verkeer dat wordt gegenereerd door de uitbreiding van Oceanco op het zuidelijk havengebied is berekend op basis van de bij Oceanco beschikbare informatie over voorzieningen en gedrag. De berekening hiervan is weergegeven in onderstaande tabel. De totale verkeersgeneratie van de uitbreiding binnen bestemmingsplan komt daarmee op 507 mvt/etm voor een werkdag. De totale verkeersgeneratie van de uitbreiding zoals inmiddels beoogd komt daarmee op 849 mvt/etm voor een werkdag.

<i>Personenauto</i>				
<i>Scenario</i>	<i>Parkeerplaatsen</i>	<i>Bezetting</i>	<i>Parkeerplaatsen bezet</i>	<i>Verkeersbewegingen</i>
Referentie	800	80%	640	1.280
Cf. bestemmingsplan	1.132	80%	886	1.772
Cf. eindbeeld	1.300	80%	1.057	2.114

<i>Middelzwaar vrachtverkeer</i>		
<i>Scenario</i>	<i>Aantal voertuigen</i>	<i>Verkeersbewegingen</i>
Referentie	25	50
Cf. bestemmingsplan	35	70
Cf. eindbeeld	35	70

<i>Zwaar vrachtverkeer</i>		
<i>Scenario</i>	<i>Aantal voertuigen</i>	<i>Verkeersbewegingen</i>
Referentie	15	30
Cf. bestemmingsplan	20	40
Cf. eindbeeld	20	40

Tabel: Berekening verkeersgeneratie per werkdag

Prognosesituatie 2030 met uitbreiding Oceanco cf. eindbeeld

Wanneer Oceanco uitbreidt naar het eindbeeld dat in hun toekomstvisie is opgenomen, dan neemt de verkeersgeneratie toe van circa 507 mvt/etm naar 850 mvt/etm die via de Marineweg worden afgewikkeld. Dit extra verkeer volgt dezelfde verdeling over de noord en zuidrichting van de Dam als dat wat binnen het

bestemmingsplan is vergund. Kijkend naar de totale intensiteiten op De Helling en Dam, dan is de bijdrage van deze extra uitbreiding zeer beperkt. Op de Helling neemt het verkeer met bijna 400 mvt/etm toe tot 22.700 mvt/etm, wat neerkomt op een toename van nog geen 2 procent.

Verkeersafwikkeling

In de toekomst zal het autoverkeer in de gemeente Alblasserdam toenemen als gevolg van autonome groei en planontwikkelingen. Dit betekent dat de druk op de verkeersafwikkeling van de Dam (die een belangrijke ontsluitingsroute vormt voor Alblasserdam en Kinderdijk) ook toeneemt. De ontwikkeling van het zuidelijk havengebied sluit via de Marineweg aan op de Dam.

Kijkend naar de bijdrage van de ontwikkeling in het zuidelijk havengebied aan de problematiek op de Dam, is de conclusie dat deze beperkt is. De vertraging die wordt ondervonden bij het passeren van het kruispunt neemt gemiddeld met ongeveer 5 seconden toe ten opzichte van de huidige situatie. De grootste toename van verliestijden voor de kruispunten nabij het plangebied vindt namelijk plaats ten gevolge van de autonome groei van het wegverkeer. De lange verliestijden op met name de nabijgelegen kruispunten Dam- Haven en Zuiderstek-Dam-Polderstraat zijn dus in basis niet toe te rekenen aan de ontwikkeling van het zuidelijk havengebied. De oplossingen voor de afwikkelingsproblematiek en bereikbaarheid dienen dan ook in breder verband gezocht te worden door de gemeente.

De voorziene ontwikkelingen van Oceanco zijn dusdanig klein dat dit geen significante nadelige invloed heeft op de verkeersafwikkeling, ten opzichte van de bestaande verkeersgeneratie.

Conclusie

De verkeerstoename levert geen significante belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

7.3.2 Parkeren

De gemeente Alblasserdam heeft in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Alblasserdam haar visie op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Het parkeerbeleid is een onderdeel van het GVVP. De gemeente onderscheidt de navolgende parkeernormen, waarbij geldt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van 'centrum'.

Functie	oppervlakte	parkeerplaatsen		
		parkeernorm per 100 m ²	eis	gepland
Uitbreiding	m ²			
Hal IIB, dok/hal	7.400	1,6	118	
Werkplaats en opslag	15.344	50% 1,6 50% 0,7	112 + 54 = 166	
Kantoren	12.600	1,6	201	
<i>Totaal</i>			495	500

Tabel: parkeereis

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in totaal 495 parkeerplaatsen vereist zijn. Voorliggend plan voorziet in 500 parkeerplaatsen. Hiermee wordt ruim voldaan aan de parkeereis.

Conclusie

De toename in de parkeerbehoefte vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

7.4 Milieuzonering

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Voor het bepalen van deze afstand

wordt de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gebruikt. Deze publicatie geeft voor vele bedrijfstypen, opslagen en installaties aan welke milieuaspecten (geur, stof, geluid en/of gevaar) een rol kunnen spelen en biedt een handreiking ten aanzien van welke gemiddelde afstanden tot woonbebouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening 'passend' zijn. In de publicatie worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in zes categorieën, variërend van lichte tot zeer zware milieuhinder. Per milieucategorie zijn richtafstanden tot hindergevoelige functies opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedstypen: een rustige woonwijk en een gebied met een menging van functies. In de tabel hierna zijn deze richtafstanden weergegeven. Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur.

Milieu-categorie	Richtafstanden in 'rustige woonwijk'	Richtafstanden in 'gemengd gebied'
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3	50-100 meter	30-50 meter
4	200-300 meter	100-200 meter
5	500-1.000 meter	300-700 meter
6	1.500 meter	1.000 meter

Tabel: richtafstanden per milieucategorie

Plantoetsing

Afgezet tegen de bestaande bedrijvigheid uit het huidige bestemmingsplan, geldt dat er op het vlak van milieuzonering niets wijzigt. De huidige planlocatie valt onder milieucategorie 2. Deze milieucategorie wordt niet verhoogd, dus dit heeft geen nadelige effecten op omliggende milieugevoelige functies. De milieubelasting naar buiten toe verandert niet ten opzichte van de vigerende situatie.

Conclusie

Er is geen sprake van nadelige effecten op gevoelige bestemmingen in de omgeving.

7.5 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Onderzoeksresultaten

Antea Group heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd (projectnummer 0479556.100, d.d. 13 april 2023). De rapportage is opgenomen in bijlage 4 van dit bestemmingsplan.

Oceanco is gesitueerd op het geluidgezoneerde industrieterrein "Aan de Noord". Oceanco beschikt over een vigerende vergunning ingevolge de Wabo (revisievergunning PZH-2010-233819745 van 4 januari 2011).

Uit het uitgevoerde onderzoek volgt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op alle beoordelingspunten gelijk is aan of lager is dan de grenswaarden van 50/40 dB(A) in de dag-/nachtperiode inzake een nieuwe aanvraag revisievergunning. In de avondperiode is er op enkele beoordelingspunten sprake van een overschrijding van 1 dB als gevolg van installaties op het dak. In het kader van de omgevingsvergunning voor het realiseren van de nieuwe ontwikkelingen zullen maatregelen worden getroffen om de overschrijding teniet te doen.

Uit de resultaten volgt tevens dat de maximale geluidbelasting in de dag-, avond en nachtperiode niet hoger is dan de grenswaarden van het gestelde toetsingskader. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn door de omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ) doorgerekend in het zonemodel van het plangebied, waarmee een controle op overschrijdingen van immissiewaarden is uitgevoerd.

De toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding van Oceanco is dusdanig gering (2%) dat het effect op de geluidimmissies op omliggende gevoelige functies te verwaarlozen zal zijn.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

7.6 Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet. Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden. Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Luchtkwaliteitseisen

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

De Wet milieubeheer maakt onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote

projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 % bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) (1,2 µg/m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 % bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 woningen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Vanaf 1 januari 2015 geldt er ook een grenswaarde voor een kleinere fractie van fijn stof namelijk PM_{2,5}. De grenswaarde voor PM_{2,5} bedraagt 25 µg/m³. Gezien het grote verschil tussen de grenswaarde en de achtergrondconcentratie zullen overschrijdingen van deze grenswaarde niet vaak voorkomen. Het blijkt dat als de grenswaarde voor PM₁₀ niet wordt overschreden, er geen overschrijding van de grenswaarde voor PM_{2,5} zal zijn. Het is de verwachting dat door het schoner worden van de autotechniek de concentratie van met name stikstofdioxide in de toekomst nog verder afneemt.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

Toetsing aan bestaande luchtkwaliteit

Het voorgenomen plan maakt verschillende bedrijfsondersteunende functies mogelijk. Binnen het plangebied zal de realisatie plaatsvinden van een hal voor werkplaatsen en opslagruimten met een totaal vloeroppervlakte van ca. 15.000 m². Een deel van dit vloeroppervlak, ca. 1.000 m², zal worden benut voor gebouw gebonden installaties. Daarnaast vindt de realisatie plaats van een kantoorgebouw met een totaal vloeroppervlakte van ca. 12.500 m² en een parkeergebouw voor max. 1.000 voertuigen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is met behulp van de 'Atlas leefomgeving' gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. De achtergrondconcentraties over 2020 van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) nabij het plangebied bedragen respectievelijk maximaal 16,0 µg/m³, 9,0 µg/m³ en 25,0 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en stikstofdioxide en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Voor de planlocatie kan dus worden geconstateerd dat ten aanzien van de luchtkwaliteit aan de grenswaarden wordt voldaan.

NIBM-toets

Om de toetsing van kleinschalige plannen ten aanzien van de luchtkwaliteit overzichtelijk te houden heeft de wetgever het Besluit niet in betekende mate vastgesteld. In dit besluit is vastgelegd in welke gevallen de planontwikkeling niet in betekende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. In het Besluit Niet in Betekende Mate (NIBM) en de bijbehorende regeling is bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij zijn twee situaties te onderscheiden:

- Een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO² en PM₁₀;
- Een project valt in de categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de Grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Voor de ontwikkeling is aan de hand van de verkeersgeneratiecijfers onderzocht of voldaan wordt aan het Besluit NIBM. Het resultaat is terug te vinden in onderstaande tabel.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2030
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	636,75
Aandeel vrachtverkeer	3,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,42
PM ₁₀ in µg/m ³	0,10
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Tabel: NIBM-toets

Uit de NIBM-toets blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is; er is geen nader onderzoek nodig.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

7.7 Bodem

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie. Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet

kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Onderzoeksresultaten

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient in het kader van de RO-procedure en het bouwrijp maken de actuele milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem in beeld te worden gebracht.

In opdracht van Oceanco zijn de afgelopen jaren de volgende onderzoeken verricht naar de bodemgesteldheid en de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem:

1. Onderzoeken t.b.v. Raamsaneringsplan, AMH Poly, 2009;
2. Interim evaluatie bodemsanering, Antea Group, oktober 2014;
3. Eindrapportage bodemsanering, Antea Group, maart 2015

Op de locatie was sprake van een licht tot sterk, immobiel met zware metalen, PAK, minerale olie, PCB en/of EOX historisch verontreinigde ophoog laag en plaatselijk waren er mobiele historische verontreinigingen met minerale olie en/of vinylchloride in de grond en het grondwater aanwezig. Voor de volledige locatie is door het college van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland ("**GS**") ingestemd met achtereenvolgens een raamsaneringsplan en een daaraan gekoppeld plan van aanpak. Van 2012 t/m 2015 is op de locatie vervolgens een bodemsanering uitgevoerd. Daarbij zijn de hiervoor beschreven mobiele verontreinigingen verwijderd tot een voor het gebruik acceptabel niveau. Door GS is geconstateerd dat de locatie na de sanering is geschikt voor de functie Industrie.

Bureau Houthoff heeft beoordeeld dat de bedrijfsvoeringsmaatregelen van Oceanco gecombineerd met de specifieke gebruiksbeperkingen en nazorg verplichten en de zorg- en meldingsplicht uit de Wet bodembescherming waarborgen dat zich geen ontwikkelingen konden voordoen die maken dat de gegevens uit een bodemonderzoek niet langer representatief zijn. De voorhanden zijnde onderzoeken zijn dus bruikbaar ter onderbouwing van voorliggend bestemmingsplan.

Oceanco heeft haar bedrijfsvoering dusdanig ingericht dat er geen nieuwe bodemverontreinigingen kunnen ontstaan. Oceanco heeft daartoe een 'Bodemrisico-Inventarisatie' verricht waarbij voor alle bodembedreigende activiteiten (beheers)maatregelen zijn opgenomen. Deze beheersmaatregelen zijn vervolgens verwerkt in de revisie(milieu)vergunning van Oceanco uit 2011.

Conclusie

De voorhanden zijnde bodemonderzoeken zijn bruikbaar ter onderbouwing van het bestemmingsplan. Hieruit volgt dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde functie. Het aspect bodem levert geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

7.8 Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

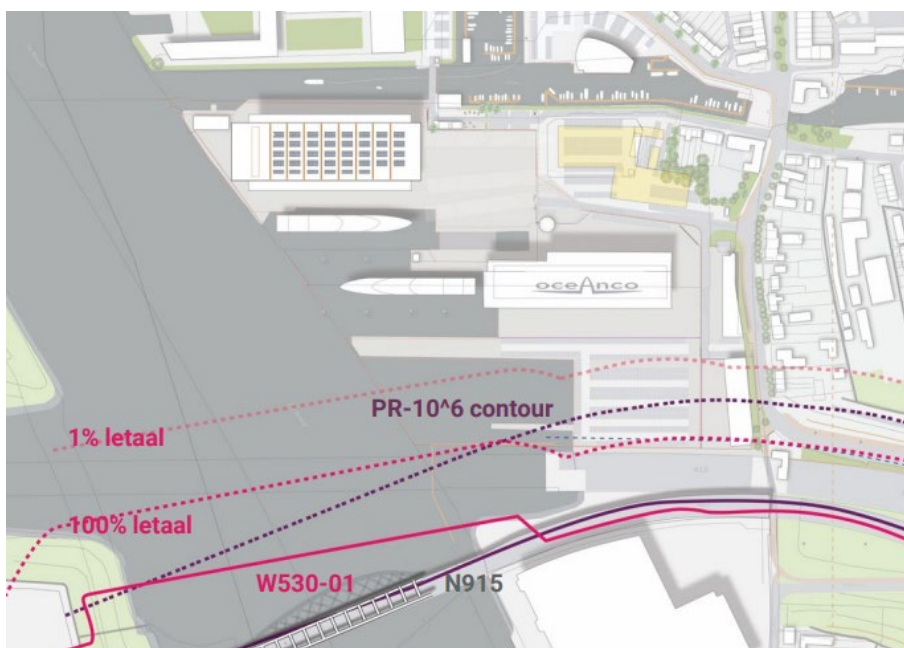
Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Onderzoeksresultaten

In het kader van externe veiligheidsrisico's heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezige risicobronnen. Er dient rekening gehouden te worden met belemmeringen en beperkingen van bouw mogelijkheden door de N915, A15 en aardgasleidingen. Navolgende afbeelding laat de risicokaart zien. In het EV onderzoek is ook transport van gevaarlijke onderwerpen over de Noord beschouwd en de spoorlijnen Betuweroute en Kijfhoek – Dordrecht. Hieruit volgen geen belemmeringen en geldt enkel een beperkte verantwoordingsplicht van het groepsrisico.



Figuur 6: risicokaart planlocatie (bron: Oceanco)

Voor de N915 geldt dat het een omleidingsroute van de Noordtunnel in de A15 (in verband met tunnelcategorie C.) Hier is sprake van een plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} , weergegeven als paarse lijn van ca. 93 meter. Het is niet toegestaan om binnen de plaatsgebonden risico contour 10^{-6} een kwetsbaar object (zoals kantoren of woningen) te realiseren.

De A15 kent ter hoogte van het plangebied (wegvak Z76) een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Deze bedraagt 30 meter, conform lid 2 van Artikel 16 van de Regeling basisnet. Hiermee overlapt dit PAG niet de bebouwing in dit plangebied. De N915 kent overigens geen PAG, dit conform de Regeling Basisnet.

Voor de aardgasleiding W530-01 (roze lijn) geldt dat er rekening gehouden moet worden met de 1%-letaliteitsgrens van de buisleiding. Wanneer het binnen de 1%-letaliteit valt is een risicoberekening op groepsrisico verplicht.

De Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid heeft de analyse transportroutes inclusief RMB-II berekeningen voor het plangebied Oceanco Alblasterdam uitgevoerd (Z-23-420004, d.d. 5 mei 2023, zie bijlage 7). Als aanvulling op het onderzoek is een oplegnotitie geschreven d.d. 28 februari 2024, welke aan bijlage 7 is toegevoegd. Uit het volledige onderzoek is het volgende gebleken:

1. Het plangebied ligt niet binnen de PR 10^{-6} contour van 93 meter (N915) of 13 meter (A15);

2. Daarnaast ligt het plangebied niet binnen het plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter (A15);
3. Het berekende groepsrisico voor N915 (Omleidingsroute) in de huidige situatie bedraagt maximaal 40,1%. Voor de toekomstige situatie is het groepsrisico op maximaal 80,5% van de oriëntatiewaarde berekend. Het groepsrisico neemt hierdoor met meer dan 10% toe als gevolg van dit planvoornemen. Dit betekent dat het groepsrisico, dat binnen de 200 meterzone van de N915 in dit plangebied ontstaat, volledig moet worden verantwoord;
4. De ligging aan de rivier de Noord vormt geen belemmering voor externe veiligheid. Dit ondanks dat het plangebied volledig binnen de 200 meterzone van deze vaarroute ligt. De geprojecteerde gebouwen liggen niet binnen de vrijwaringszone van 25 meter die geldt vanwege de CEMT-klasse VI categorisering van de Noord. De rivier kent een PR10-6 contour van 0 m, conform de regeling basisnet. Omdat de Noord is ingedeeld in CEMT-klasse VI kan vuistregel 1 voor vervoer per water worden toegepast: een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico kan alleen ontstaan wanneer binnen 200 meter van de oever personendichtheden voorkomen groter dan 500 personen/ha én de vervoershoeveelheden van LT2 en GT3, zoals genoemd in de Regeling basisnet (Bijlage III) tezamen groter zijn dan 1.000 transporten per jaar. Over de Noord vindt geen LT2-transport plaats. Jaarlijks vinden weliswaar 196 GT3-transporten plaats, maar dit aantal blijft ver onder de bovengenoemde 1.000 transporten. Daarnaast is geen sprake van personendichtheden van meer dan 500 personen/ha in of rondom het plangebied. Het plangebied ligt wel geheel binnen het invloedsgebied van de Noord. Voor deze vaarroute volstaat een beperkte verantwoording van het groepsrisico (zie punt 6);
5. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van twee spoortrajecten. Dit zijn Route 35 (Kijfhoek – Dordrecht) op ongeveer 3,5 kilometer ten zuidwesten en Route 202 (Kijfhoek – Betuweroute Meteren) op ongeveer 3 kilometer ten zuidoosten van het plangebied. Voor deze spoortrajecten volstaat eveneens een beperkte verantwoording van het groepsrisico (zie punt 6);
6. Het groepsrisico hoeft voor de transportroutes (N915 en A15, rivier de Noord en twee spoortrajecten) alleen volledig verantwoord te worden binnen de 200 meterzone/ explosieaandachtsgebied. Aandachtspunten zijn hierbij de mogelijkheden voor bouwkundige maatregelen die beschermen tegen de effecten van een explosie (o.a. explosiewerend glas), rampenbestrijding (bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen) en zelfredzaamheid (installeren uitschakelbare ventilatie in gebouwen).

De Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid heeft ook de Carola-berekeningen voor buisleidingen in plangebied Oceanco Alblaserdam uitgevoerd (Z-23-420004, d.d. 5 mei 2023, zie bijlage 6). Hieruit is het volgende gebleken:

1. Het plangebied ligt niet binnen de 100%-letaalzone (65 meter) of de belemmeringenstrook (4 meter) van buisleiding W-530-01;
2. Binnen het plangebied worden geen contouren van het plaatsgebonden risico (verder: PR) van PR 10⁻⁶ en PR 10⁻⁷ berekend. Dit betekent dat geen bouwkundige maatregelen voor gebouwen vanwege de nabijheid van buisleidingen in het plangebied benodigd zijn.
3. Het berekende groepsrisico voor zowel de huidige- als toekomstige situatie is laag en bedraagt maximaal 6% van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt bovendien niet (significant) toe als gevolg van dit planvoornemen.
4. Het groepsrisico hoeft voor de buisleidingen nabij dit plangebied alleen beperkt verantwoord te worden. Aandachtspunten zijn hierbij de mogelijkheden voor rampenbestrijding (bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen) en zelfredzaamheid (uitschakelbare ventilatie).

In het kader van de groepsrisicoverantwoording is advies ingewonnen bij de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Dit zit bijgevoegd in bijlage 6. Er wordt geadviseerd om gebouwen te voorzien van uitschakelbare

mechanische ventilatie, conform Artikel 4.124, lid 4 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Een mechanisch ventilatiesysteem heeft een voorziening waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld. Dit is noodzakelijk bij een externe calamiteit die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnenlucht.

Met betrekking tot de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen binnen het plangebied moet er voldaan worden aan de Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019 (Brandweer Nederland, 2020).

In het kader van voldoende beschermingsniveau in explosieaandachtsgebied van een Basisnetroute is advies gewonnen bij de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Dit zit bijgevoegd in bijlage 7.

Hierin staat vermeld door welke factoren een 'voldoende beschermingsniveau' wordt bepaald. In deze bijlage wordt de invulling van dit begrip beschreven in relatie tot het plangebied dat is gelegen binnen een explosieaandachtsgebied van een basisnetroute.

In dit document komen de volgende toepassingen van maatregelen aan bod die invloed hebben op een voldoende beschermingsniveau en uitsluitend van toepassing zijn op nieuwbouw en verbouw waarbij sprake is van functiewijziging:

- scherfvrij glas;
- brandwerend- en scherfvrij glas;
- dakbedekkingsmaterialen;

Daarnaast komen de volgende toepassingen van maatregelen aan bod, die invloed hebben op een voldoende beschermingsniveau en van toepassing zijn op verbouw en nieuwbouw.

- vluchten onder externe veiligheidsomstandigheden;
- schuilen;
- gebiedsinrichting/openbare ruimte;
- organisatorische maatregelen.

Benadrukt dient te worden dat de grens tussen, met name de maatregelen in de laatste categorieën, niet scherp te trekken is. De maatregelen lopen in elkaar over en beïnvloeden elkaar.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

7.9 Ecologie

De bescherming van natuur is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soorten- en gebiedsbescherming is in Nederland geregeld in Wet natuurbescherming. Bescherming van Natura 2000-gebieden vindt plaats op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb), die op 1 januari 2017 in werking is getreden.

De Wnb heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen en bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en Natura 2000-gebieden (belangrijke natuurgebieden). Naast een algemeen geldende zorgplicht voor alle voorkomende soorten gelden verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe; alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden. Met een door het bevoegd gezag te verlenen ontheffing kan worden afgeweken van de

verbodsbepalingen. Daarnaast bevat de wet nog andere bepalingen, waaronder over houtopstanden. In het kader van de gebiedsbescherming, is ook 'externe werking' een relevante opgave.

Niet alleen directe ingrepen in Natura 2000-gebieden kunnen schadelijk zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen, ook kan sprake zijn van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van geluid, licht, abiotiek (verdroging, verontreiniging) en andere versturende factoren. Een heel actueel onderwerp is de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

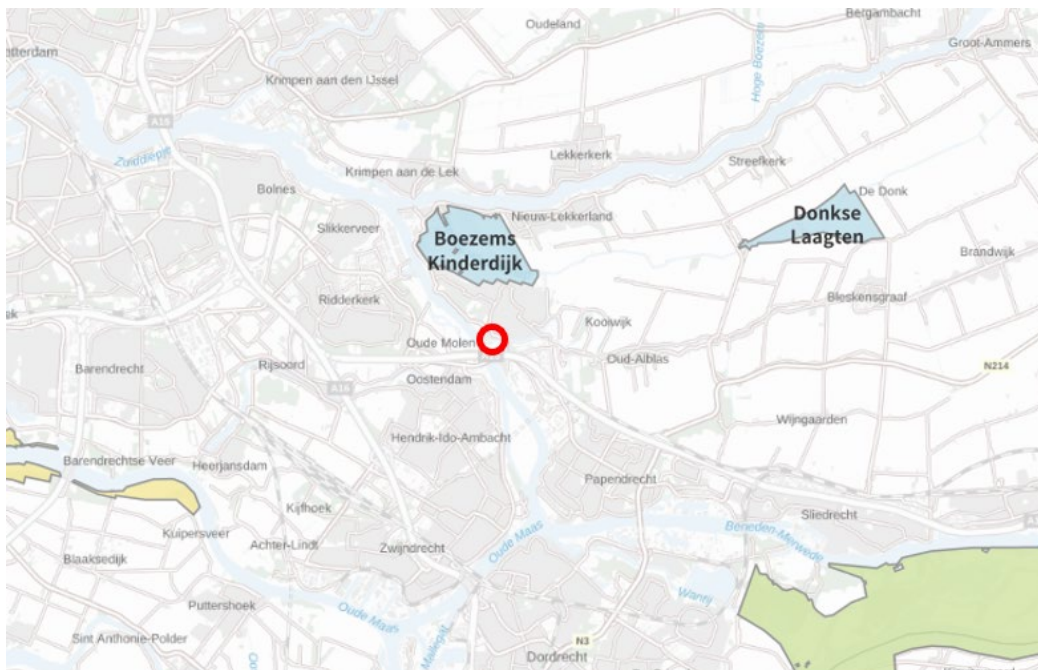
Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij nieuwe activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. De nieuwe Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn), die op 1 juli 2021 in werking is getreden, vereist het doen van onderzoek naar eventuele stikstofdepositie voor de definitieve fase van het planvoornemen. Sinds de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 dienen ook effecten van tijdelijke bouw- en sloopactiviteiten (aanlegfase) onderzocht te worden. Uit een (AERIUS-)berekening moet blijken of de waarde van 0,00 mol N/ha/jaar wordt overschreden, en indien dat het geval is, of sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

6.9.1 Gebiedsbescherming

Natura 2000 gebieden

Hoofdstuk 2 van de Wnb richt zich op de gebieden die zijn aangewezen op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Met deze Europese richtlijnen worden habitats en soorten van Europees belang beschermd. Deze gebieden staan bekend als Natura 2000-gebieden. Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen (of momenteel nog zijn aangemeld), te voorkomen, bepaalt de Wnb dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van habitats kunnen verslechteren of die een versturend effect kunnen hebben op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden niet mogen plaatsvinden zonder vergunning (conform artikelen 2.7, 2.8 en 2.9 van de Wnb).

Het plangebied ligt in de nabijheid van enkele Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Boezems Kinderdijk en ligt op ongeveer 1,4 km afstand van het plangebied (zie onderstaande figuur). De overige Natura 2000-gebieden binnen een afstand van 10 km zijn de Donkse Laagten (6,2 km), Oude Maas (7,8 km) en Biesbosch (8,0 km). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is de Biesbosch.



Figuur 7: projectlocatie (rode cirkel) in relatie tot Natura 2000-gebieden (bron: aerius.nl)

Antea Group heeft een stikstofdepositieonderzoek (projectnummer 0479556.100, d.d. 10 november 2023, revisie 02, zie bijlage 9) uitgevoerd. Met behulp van het rekenprogramma AERIUS Calculator (versie 2023) is de mogelijke toename van de stikstofdepositie in beeld gebracht.

Realisatiefase

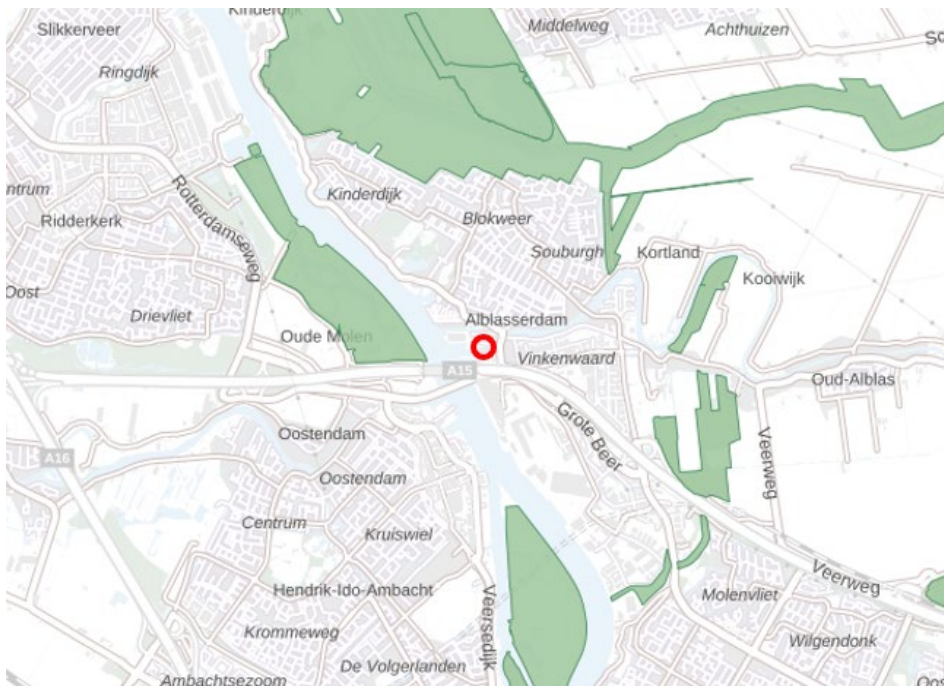
Uit de projectberekening blijkt dat de aanleg van de scheepsbouwhal, het kantoorgebouw en de parkeergarage zoals weergegeven in de realisatiefase niet leiden tot een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jaar bij een uitvoeringstijd van 4 jaar en met het voorgenomen besluit voor het gebruik van elektrische mobiele voertuigen. De resultaten van de AERIUS-berekening voor de realisatiefase zijn opgenomen in het stikstofdepositieonderzoek (bijlage 9).

Gebruiksfas

Naast de realisatiefase is ook de mogelijke toename van de stikstofdepositie bij de gebruiksfase van de nieuwe situatie met behulp van AERIUS Calculator (versie 2022) in beeld gebracht. Uit de projectberekening blijkt dat de gebruiksfase zoals weergegeven in de berekening zal leiden tot een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jaar. De resultaten van de AERIUS-berekening zijn opgenomen in het stikstofdepositieonderzoek (bijlage 9).

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De projectlocatie ligt binnen de bebouwde kom van Alblassterdam. Het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland ligt op ca. 0,5 km vanaf de projectlocatie, zie de afbeelding hierna. Gezien het tussenliggende netwerk aan infrastructuur en water ontbreekt een relatie met NNN. Daarnaast is toetsing aan de NNN niet nodig wanneer een plangebied buiten het NNN ligt, wat hier het geval is. Er zijn dus geen effecten op NNN-gebied als gevolg van het plan te verwachten.



Figuur 8: Natuurnetwerk Nederland (groen) in relatie tot het plangebied (rood) (bron: Atlas Leefomgeving)

6.9.2 Soortenbescherming

Er is een onderzoek gedaan naar de eventuele aanwezigheid van beschermde soorten en gebieden in de nabijheid van het projectgebied. Daarbij is onderzocht of de werkzaamheden leiden tot negatieve effecten op deze soorten en gebieden of er mogelijk bepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden. Dit onderzoek (Blom ecologie, kenmerk 2022-1323, d.d. 1 mei 2023) is bijgevoegd in bijlage 8 van dit rapport. Hieruit is gebleken dat de beoogde ruimtelijke ingreep niet leidt tot overtreding van verbodsbepalingen omtrent soortenbescherming, en houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

Het aspect ecologie levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Gelet op het voorgaande wordt in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

(Voor)overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voert het college van burgemeester en wethouders overleg met andere bestuursorganen van bijvoorbeeld buurgemeenten, het Waterschap en de provincie. Het overleg tussen de bestuurlijke instanties dient in een redelijke verhouding te staan tot de aard en omvang van het bestemmingsplan.

Het voorontwerp is toegestuurd aan de vooroverlegpartners. Hierop is een reactie binnengekomen van het Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat.

De binnengekomen reacties zijn verwerkt in de toelichting, de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan.

Participatie

In het kader van participatie zijn twee inloopavonden georganiseerd voor geïnteresseerden. De opmerkingen die tijdens deze avonden zijn ingebracht zijn zoveel als mogelijk geïntegreerd in de verdere planuitwerking.

Reacties op ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan is vanaf 21 december 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegd voor belanghebbenden. Naar aanleiding van de ter inzagelegging zijn een aantal zienswijzen ontvangen, van te weten:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Zuid-Holland

De zienswijzen hebben geleid tot kleine wijzigingen in de toelichting, in de planregels en in de verbeelding.

De wijzigingen hebben betrekking op onderstaande:

- Voor de nieuwe kantoren is in de planregels opgenomen dat alleen bedrijfsgebonden kantoren zijn toegestaan (art. 3.1, onder e) en ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' daarvoor een maximum geldt van 12.500 m², waarbij zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan (art. 3.4, onder c en d).
- Ten aanzien van de constructieve veiligheid van de Noordtunnel is in de planregels opgenomen dat een omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten alleen mag worden verleend wanneer Rijkswaterstaat schriftelijke instemming heeft verleend (art. 3.2.1, onder a en art. 7.3 onder c).
- Het onderzoek externe veiligheid (bijlage 7) is verduidelijkt op het onderdeel vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en dit is tevens opgenomen in de toelichting in paragraaf 7.8.
- Ten aanzien van nautische belangen is de ligging van het plangebied aan de rivier de Noord uitgebreider beschreven en getoetst aan de vrijwaringszones uit het Barro en de Richtlijn Vaarwegen 2020 (paragrafen 1.2 en 3.1.2 van de toelichting).
- Het water van de rivier de Noord binnen de plangrenzen is in tegenstelling tot het voormalig bestemmingsplan 'Herstelplan Alblasserdam' (vastgesteld d.d. 31-03-2015) nu bestemd als 'Water – Vaarweg'. Relevante planregels en aanduidingen zijn afgestemd en opgenomen op de verbeelding en in de planregels. Binnenhavens blijven toegerekend aan de bedrijfsbestemming bedoeld voor Oceanco.

De wijzigingen zijn tevens terug te vinden in bijlage 10 Nota van beantwoording zienswijzen, waarin ook is vermeld hoe met de reactie van het Waterschap Rivierenland op het concept ontwerpbestemmingsplan is omgegaan.

Met bovenstaande wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd.