

An aerial photograph of a residential complex. The central focus is a large, light-colored building with a prominent circular white roof. To its right is a large parking lot filled with cars. Further right are several multi-story apartment buildings with grey roofs. The complex is bordered by a road and a canal on the left. A green field is visible in the bottom right corner.

RUIMTELIJKE MOTIVERING PARKEERDEK ANTHONY FOK- KERWEG 9

Gemeente Papendrecht

16 februari 2024

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM 16 februari 2024
KENMERK 20210688

PROJECT Procedure en VM Uitbreiding Fokker Papendrecht
PROJECTLEIDER mr. S. Lamkadmi

OPDRACHTGEVER Fabriek Slobbengors CV
PROJECTNUMMER 20210688

AUTEUR M. de Jong
STATUS Concept





DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Projectligging	5
1.3 Geldend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	7
2. Projectbeschrijving en toetsing	8
2.1 Huidige situatie projectgebied	8
2.2 Beoogde ontwikkeling	8
2.3 Toetsing ontwikkeling	9
3. Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	14
4. Toetsing aan omgevingsaspecten	15
5. Uitvoerbaarheid en conclusie	18
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
5.2 Procedure	18
5.3 Conclusie	18
Bijlage 1 Oplegnotitie verkeer en parkeren	19
Bijlage 2 Ecologische quickscan	21

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

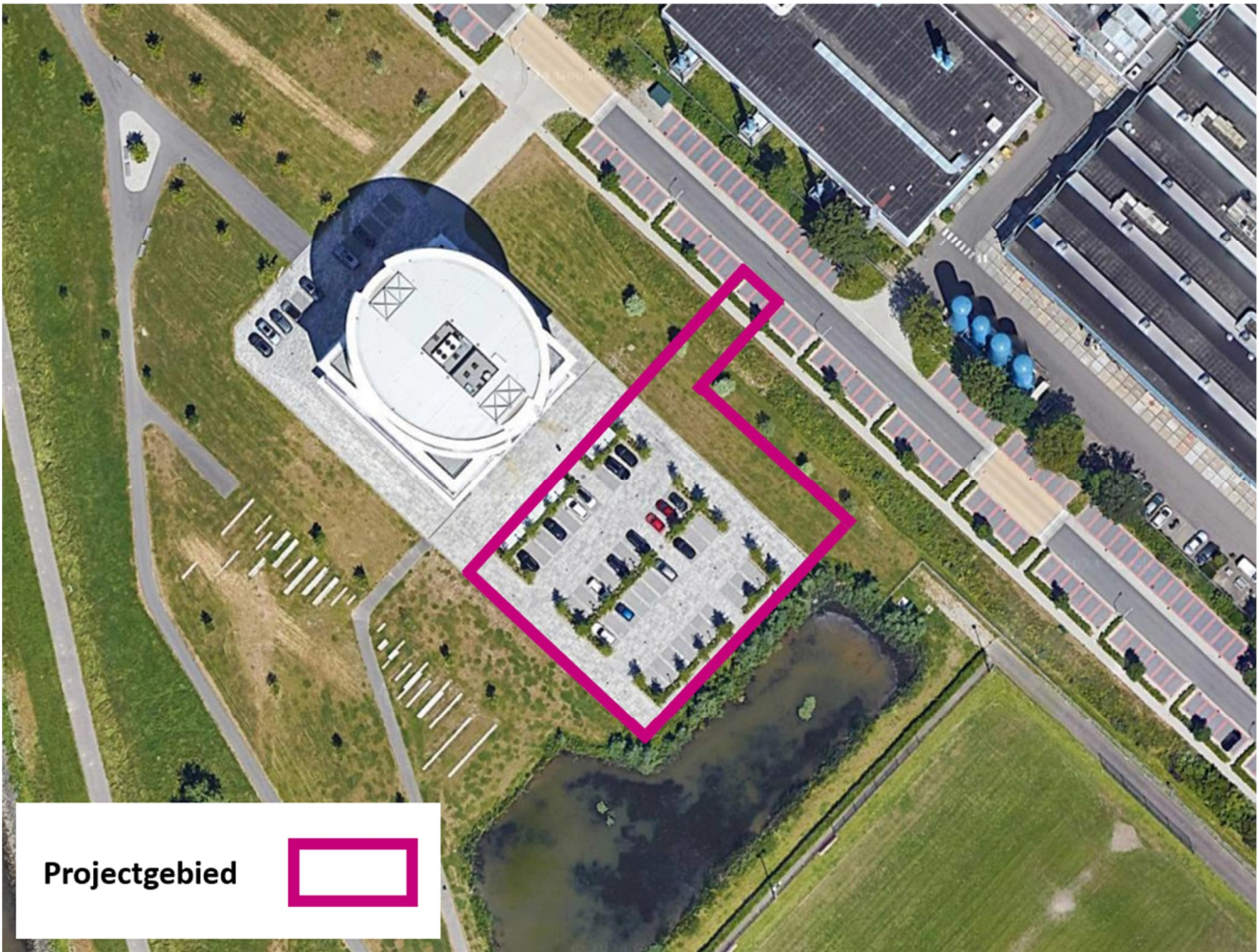
Bij Fokker GKN Aerospace aan de Anthony Fokkerweg in Papendrecht wordt de overplaatsing van de productie van verschillende onderdelen gepland. Het betreft de overplaatsing van de productie van Landing Gear (LG) vanuit Helmond en de aanleg van kabelbomen ("Wiring") vanuit Hoogerheide. De opdrachtgever is de Fabriek Slobbengors CV. De aandeelhouders zijn de gemeente Papendrecht en Fokker GKN Aerospace. Ter plaatse van de herontwikkeling is het bestemmingsplan Slobbengors van toepassing dat op 10-09-2015 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Door de overplaatsing van werkzaamheden waren er wijzigingen noodzakelijk in de bedrijfsvoering en bedrijfsondersteunende activiteiten waarbij het fabrieksterrein Slobbengors ten noorden van de Anthony Fokkerweg is heringericht. Voor de ontwikkeling van de uitbreiding van het fabrieksterrein Slobbengors is in de ruimtelijke procedure een verkeersonderzoek uitgevoerd door Rho Adviseurs in samenwerking met de gemeente Papendrecht. Uit dit onderzoek blijkt dat na de verhuizing van de onderdelen Landing Gear en Elmo een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Het beleid van de gemeente Papendrecht is in primo dat uitbreiding van de parkeerbehoefte op eigen terrein gerealiseerd dient te worden. Dit blijkt moeilijk uitvoerbaar omdat er op eigen terrein weinig mogelijkheden beschikbaar zijn.

De afgelopen periode heeft veelvuldige afstemming plaatsgevonden met de gemeente Papendrecht en heeft GKN-Fokker onderzocht welke mogelijkheden er zijn om op eigen terrein, dan wel de directe nabijheid van het fabrieksterrein, extra parkeerplaatsen te realiseren. Voorliggende ruimtelijke motivering betreft het mogelijk maken van een parkeerdek van twee lagen op het bestaande parkeerterrein bij het hoofdkantoor van Fokker GKN Aerospace aan de Anthony Fokkerweg 9. Hiermee wordt parkeergelegenheid gerealiseerd voor personeel op het eigen terrein van Fokker GKN Aerospace.

1.2 Projectligging

Voorgenomen ontwikkeling bevindt zich op het perceel Anthony Fokkerweg 9 nummer 690, kadastrale gemeente Papendrecht.



Figuur 1 Ligging projectgebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Slobbengors' (gemeente Papendrecht, vastgesteld op 10 september 2015). Zie figuur 2 voor een uitsnede van de verbeelding.



Figuur 2 Geldend bestemmingsplan 'Slobbengors' met projectgrens aangegeven in rood-paars

Voor het projectgebied geldt grotendeels de enkelbestemming 'Bedrijventerrein' en voor een klein deel van het projectgebied geldt 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Ter plaatse van de enkelbestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' geldt ook de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Voor het gehele projectgebied geldt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – dijk 2'. Voor een groot deel van het projectgebied gelden de functieaanduiding 'kantoor' en maatvoeringaanduidingen 'maximum bebouwingspercentage: 40%' en 'maximum bouwhoogte: 40 m'. Deze aanduidingen gelden niet in het noordelijke uitsteeksel van het projectgebied waar de entree van het parkeerdek is voorzien.

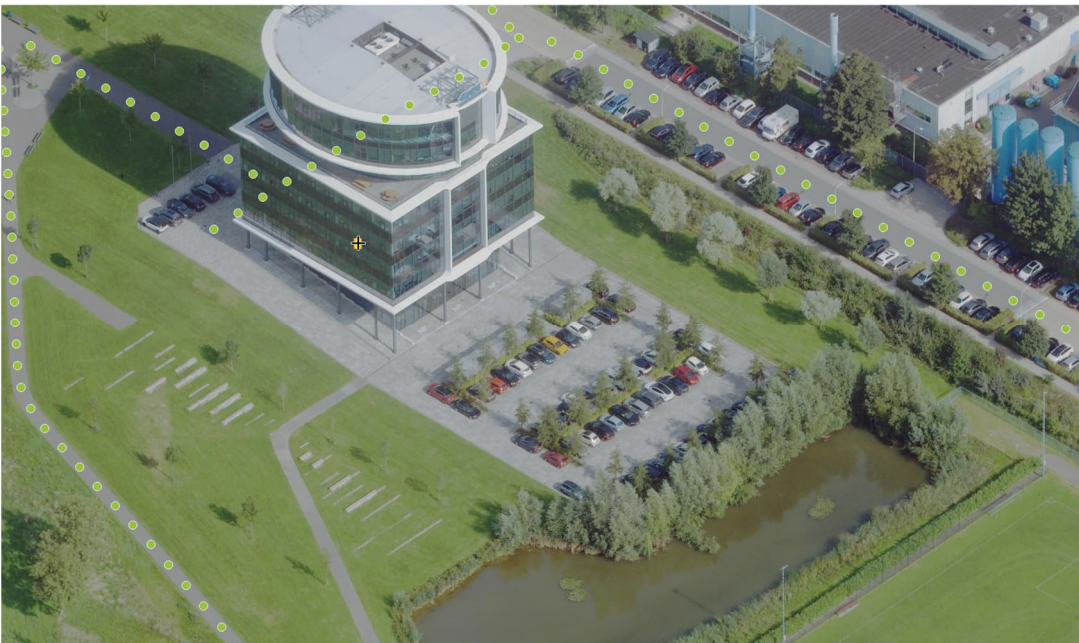
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een projectbeschrijving gegeven van de huidige situatie en de gewenste ontwikkeling en vindt de toetsing plaats aan het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten getoetst aan het voor het project relevante beleid. In hoofdstuk 4 wordt getoetst aan verschillende omgevingsaspecten. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid en de conclusie beschreven.

2. PROJECTBESCHRIJVING EN TOETSING

2.1 Huidige situatie projectgebied

Het projectgebied bestaat in de huidige situatie voor een groot gedeelte uit een bestaand parkeerterrein met 40 parkeerplaatsen. Ook bevindt zich hier een fietsenstalling en een opslagruimte voor afvalcontainers. Op het parkeerterrein is er ook opgaand groen. Het parkeerterrein is bereikbaar via de Anthony Fokkerweg 9, waarna langs het kantoor het parkeerterrein bereikt kan worden via een hellingbaan. Ten noordoosten van het parkeerterrein bestaat het projectgebied gras (zowel kort gemaaid, als niet gemaaid) met enkele jonge bomen. Aan weerszijden van de Anthony Fokkerweg zijn 293 parkeerplaatsen beschikbaar voor de medewerkers en bezoekers van Fokker GKN Aerospace. Het uitsteeksel van het projectgebied eindigt aan de Anthony Fokkerweg. Ter plaatse van dit gedeelte van het projectgebied zijn enkele haakspaarplaatsen aanwezig waar een lage heg omheen staat.



Figuur 3 Luchtfoto projectgebied in noordelijke richting gekeken (bron: Cyclomedia Street Smart)

2.2 Beoogde ontwikkeling

Fokker GKN Aerospace wil van de locatie in Papendrecht een epicentrum voor vliegtuigbouw maken. Hiervoor zijn twee fabrieken in Noord-Brabant gesloten en is het werk verplaatst naar Papendrecht. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de realisatie van dit epicentrum met parkeerplaatsen voor personeel.

De huidige parkeeroplossingen op afstand zijn slechts tijdelijke oplossingen waar ook nadelen aan kleven. Hierdoor worden de medewerkers van Fokker met extra reistijd belast. Parkeren buiten het eigen terrein voor de medewerkers mag in de huidige situatie uitsluitend plaatsvinden aan de Anthony Fokkerweg. Dit is echter lastig handhaafbaar naar de toekomst toe. Vandaar dat uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein nodig is.

Voornemen is dan ook om het personeel een langduriger en duurzamere oplossing te bieden in de directe nabijheid van het fabrieksterrein hetgeen ook in lijn is met het beleid van de gemeente Papendrecht. Daarnaast is het wenselijk om flexibiliteit te behouden om op piekmomenten eventuele extra parkeerdruk op te kunnen vangen. De inzet van GKN-Fokker is ook om de woonomgeving hiermee te ontlasten daar in de huidige situatie parkeerdruk wordt ervaren in de omgeving van het projectgebied.

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van een parkeerdek op een bestaand parkeerterrein. In de huidige situatie biedt dit parkeerterrein ruimte voor 40 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein wordt heringedeeld en uitgebreid in de toekomstige situatie. **In de toekomstige situatie bestaat het parkeerterrein op het maaiveld uit 80 parkeerplaatsen. Het parkeerdek**

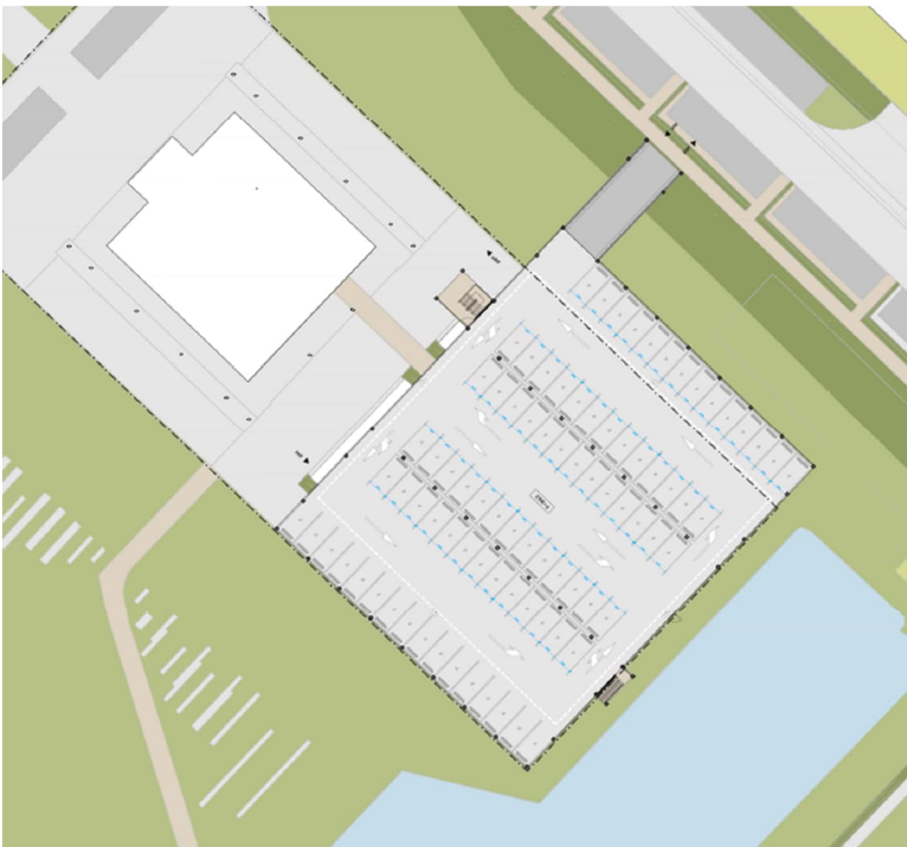
bestaat uit twee lagen en biedt plaats voor 160 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie is er een toename van 200 parkeerplaatsen. **PM Check met definitieve ontwerp.**

Het maaiveld met het huidige parkeerterrein ligt circa 3,5 meter lager als de Anthony Fokkerweg. Hierdoor is de eerste laag van het parkeerdek ongeveer op gelijke hoogte met de Anthony Fokkerweg. De eerste parkeerlaag wordt met een verbindingsbrug aan de Anthony Fokkerweg verbonden, zoals te zien is in figuur 4. De tweede laag van het parkeerdek is te bereiken via de eerste parkeerlaag dan wel via de verbindingsbrug aan de Anthony Fokkerweg. **PM Check met winnende ontwerp.** Het parkeerterrein op het maaiveld blijft via de huidige ontsluiting te bereiken en niet via de nieuwe verbindingsbrug. De tweede parkeerlaag ligt op een hoogte van circa 6 meter, vanaf het maaiveld met het huidige parkeerterrein, en beschikt niet over een dak.

Het bouwwerk wordt 'ingepakt' met hoogwaardig groen en wordt hiermee groen, stedenbouwkundig en ecologisch ingepast in de omgeving. Het 'inpakken' van het bouwwerk gebeurt door middel van klim- en slingerplanten. Hiermee worden de auto's op de verschillende parkeerlagen aan het zicht onttrokken.

Het parkeerdek wordt logischerwijs aansluitend aan de bestaande parkeervoorzieningen gerealiseerd en is zowel ruimtelijk/stedenbouwkundig mogelijk en gewenst en doet geen afbreuk aan de omgeving.


Het parkeerdek is in verband met de sociale veiligheid buiten de reguliere werktijden afsluitbaar en er wordt cameratoezicht geplaatst.



Figuur 4 Beoogde ontwikkeling parkeerdek

2.3 Toetsing ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling van het parkeerdek is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Het realiseren van parkeervoorzieningen is wel toegestaan op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' en 'Verkeer – Verblijfsgebied', maar de



beoogde ontwikkeling overschrijdt het bouwvlak, zoals te zien is in figuur 2. Daarnaast wordt het maximum bebouwingspercentage overschreden met de beoogde ontwikkeling. Met de beoogde ontwikkeling komt het bebouwingspercentage neer op circa 57%, terwijl maximaal 40% is toegestaan.

Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling is het nodig om af te wijken van het bestemmingsplan. De ontwikkeling is mogelijk op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 2,° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Hierin wordt verwezen naar de gevallen aangewezen bij algemene maatregel van bestuur (de planologische kruimelgevallen). De activiteiten die toelaatbaar zijn, zijn opgenomen onder artikel 4, bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

In artikel 4 lid 1 van bijlage II staat “een bijbehorend bouwwerk of uitbreiding daarvan”. De beoogde ontwikkeling valt onder de realisatie van een bijbehorend bouwwerk. De maatvoeringen hiervoor zijn onbegrensd. Wel dient de uitbreiding op hetzelfde perceel te liggen en de locatie binnen de bebouwde kom. De beoogde ontwikkeling kan dus mogelijk worden gemaakt via een omgevingsvergunningsprocedure op basis van bijlage II, artikel 4, lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) of het Besluit omgevingsrecht (Bor) bevatten geen specifieke eisen voor de motivering van een besluit tot verlening van een omgevingsvergunning op basis van de planologische kruimelgeval-
lenregeling. De algemene motiveringsplicht op grond van artikel 3.46 Algemene wet bestuursrecht is daarmee van toepassing. Een deugdelijke motivering met zorgvuldige belangenafweging dient te worden opgesteld. Deze ruimtelijke motivering voorziet hierin.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

Het kabinet wil een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten;
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de mede-overheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

De voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de uitgangspunten uit de NOVI.

Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro)

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een beschrijving bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet ook worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

Het projectgebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied op het terrein van Fokker GNK Aerospace. Met de beoogde ontwikkeling worden parkeervoorzieningen gerealiseerd, wat toegestaan is in de bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Er is dus geen sprake van 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling'.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange(re) termijn voor de gehele fysieke leefomgevingen bevat de hoofdzaken van het te voeren integrale beleid van de provincie. De Omgevingsvisie vormt samen met de Omgevingsverordening en Omgevingsprogramma het omgevingsbeleid van de provincie.

In de Omgevingsvisie zijn 7 vernieuwingsambities opgenomen:

1. samen werken aan Zuid-Holland;
2. bereikbaar Zuid-Holland;
3. schone energie voor iedereen;
4. een concurrerend Zuid-Holland;
5. versterken natuur in Zuid-Holland;
6. sterke steden en dorpen in Zuid-Holland;
7. gezond en veilig Zuid-Holland.

Voor bedrijventerrein zet de provincie in op drie beleidslijnen:

- a. Het in evenwicht houden en, waar nodig, brengen van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen;
- b. Het beter benutten van bedrijventerreinen en, indien noodzakelijk, het ontwikkelen van nieuwe locaties die kwalitatief toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de bestaande voorraad;
- c. Het verduurzamen van bedrijventerreinen waarbij ze zich tevens voorbereiden op toekomstige ontwikkelingen.

Toetsing

Er is met name raakvlak met de tweede beleidslijn 'het beter benutten van bedrijventerreinen'. Met de beoogde ontwikkeling worden 2 parkeerlagen gerealiseerd boven een bestaand parkeerterrein. Hiermee wordt de capaciteit van de parkeergelegenheid vergroot terwijl er nauwelijks sprake is van extra grondgebruik. Er kan dus geconcludeerd worden dat er sprake is van het beter benutten van bedrijventerrein.

Zuid-Hollandse Omgevingsverordening

Paragraaf 7.3.6a Toekomstbestendig bouwen en ontwikkelen

Artikel 7.41a (risico's van klimaatverandering)

1. In een omgevingsplan wordt rekening gehouden met de risico's van klimaatverandering, waaronder in ieder geval de te verwachten gevolgen van:
 - a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
 - b. overstroming;
 - c. hitte;
 - d. droogte;
 - e. alsmede de effecten van de gevolgen op het risico van bodemdaling.
2. Voor zover risico's aan de orde zijn wordt rekening gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, of het gericht aanvaarden van deze risico's.

Toetsing

Er is sprake van een toename in verhard oppervlak. Voor deze toename is een watervergunning aangevraagd en verleend door waterschap Rivierenland. Daarnaast bevindt het projectgebied zich in een buitenbeschermingszone van een primaire

waterkering. Ook hiervoor is door waterschap Rieverenland een watervergunning verleend. Zie ook hoofdstuk 4 het aspect 'Water'.

Paragraaf 7.3.7 Ruimtelijke kwaliteit

Artikel 7.43 (definitie soort ruimtelijke ontwikkeling)

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. inpassen: de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied;
- b. aanpassen: de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar veroorzaakt wijziging op structuurniveau;
- c. transformeren: de ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit.

Artikel 7.43a (borgen ruimtelijke kwaliteit)

1. Een omgevingsplan laat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling alleen toe als de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.
2. In een omgevingsplan wordt voor het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit rekening gehouden met:
 - a. de beschermingscategorie en het gebiedstype;
 - b. het soort en de mate van ingrijpendheid van de ruimtelijke ontwikkeling: inpassen, aanpassen en transformeren;
 - c. de relevante richtpunten genoemd in bijlage IX, onder A.
3. Voor de gebiedstypen, bedoeld in artikel 7.42, vierde en vijfde lid, zijn de artikelen 7.43h, 7.43i, 7.43j, 7.43k, 7.43l, 7.43m en 7.43n van toepassing tenzij een zwaarwegend openbaar belang aan de toepassing van die artikelen, uitgezonderd artikel 7.43l, in de weg staat.

Artikel 7.43c (randvoorwaarden soorten ruimtelijke ontwikkeling)

1. Een omgevingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van het soort inpassen als deze rekening houdt met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, zodanig dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.
2. N.v.t.
3. N.v.t.

Toetsing

Het projectgebied is gelegen in een stedelijk gebied en er is sprake van inpassen. De beoogde ontwikkeling bestaat uit twee parkeerlagen, beschikt niet over een dak en heeft daarmee een bouwhoogte van 6 meter. De parkeervoorzieningen worden stedenbouwkundig en ecologisch ingepast door middel van opgaand groen in de vorm van klim- en slingerplanten die de gevels bedekken. Dit ontnemt het zicht op de geparkeerde auto's.

Paragraaf 7.3.8 Stedelijke ontwikkelingen

Artikel 7.45c (bereikbaarheid)

Een omgevingsplan voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling houdt rekening met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid.

Artikel 7.45ca (kansen voor biodiversiteit)

Een omgevingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, betreft daarbij de mogelijkheden voor het bevorderen van de biologische diversiteit.

Toetsing

Op bereikbaarheid wordt ingegaan in hoofdstuk 4 onder 'Verkeer en parkeren'. Ook wordt in hoofdstuk 4 verder ingegaan op biodiversiteit onder 'Ecologie'.

Paragraaf 7.3.11 Bedrijven

Artikel 7.51b (aanwijzing en geometrische begrenzing (watergebonden) bedrijventerreinen en grote ruimtevragers)

1. Bedrijventerreinen zijn de locaties, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd in bijlage II.
2. N.v.t.
3. N.v.t.

Artikel 7.52 (bedrijven)

1. Een omgevingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein als bedoeld in artikel 7.51c laat bedrijven toe met de grootst mogelijke gebruiksruimte voor geluid en geur per bedrijf, vastgelegd in een hoogst mogelijke geluidruimte zone en geurruimte zone of vergelijkbare milieuzonering, passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen die zijn opgenomen in een onherroepelijk omgevingsplan of ontwikkelingen als bedoeld in artikel 7.47.

Lid 2 t/m 8 zijn niet van toepassing

Toetsing

Het projectgebied is in de Omgevingsverordening aangemerkt als bedrijventerrein. Echter wijzigt de bestemming en/of functie niet. Met de beoogde ontwikkeling worden parkeerplaatsen gerealiseerd, wat toegestaan is in de huidige bestemming. De beoogde ontwikkeling is daarom niet in strijd met artikel 7.45c, artikel 7.45ca en artikel 7.52.

Conclusie

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Papendrecht (2021)

Bedrijvigheid is altijd al een belangrijke factor geweest binnen Papendrecht. De gemeente heeft op relatief weinig oppervlak een groot aantal bedrijfsterreinen en arbeidsplaatsen. In de visie is in paragraaf 5.1 de vliegtuigindustrie expliciet genoemd als grote werkgever. De gemeente streeft naar een stabiele economische gemeente, niet alleen binnen de Drechtsteden maar in de gehele regio Zuid-Holland. De economische groei van Papendrecht zit niet in de kwantiteit, maar in de kwaliteit. De gemeente beoogt dus geen uitbreiding van het huidige aantal bedrijfsterreinen, maar juist het behouden en versterken van de bestaande bedrijvigheid binnen de gemeente.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling speelt in op de Omgevingsvisie met het versterken van de bestaande bedrijvigheid binnen de gemeente. Er wordt namelijk een parkeerterrein ingebreed waardoor efficiënter wordt omgegaan met de ruimte en er worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd voor het personeel.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

Om te bezien of de ontwikkeling op deze locatie aanvaardbaar is, vindt in dit hoofdstuk de toetsing plaats aan de wetgeving op het gebied van water, milieu, ecologie en archeologie. Los van de sectorale wetgeving is het criterium van een 'goede ruimtelijke ordening' van belang. In dit hoofdstuk zijn niet alle aspecten relevant voor de beoogde ontwikkeling.

Toetsing omgevingsaspecten		
Externe veiligheid / Besluit externe veiligheid inrichtingen	Wordt voldaan aan normen plaatsgebonden risico en groepsrisico?	De beoogde ontwikkeling heeft geen effect op de feitelijke situatie. De parkeerplaatsen zijn voor personeel voor Fokker GNK Aerospace. In de huidige situatie werken zij al in de omliggende panden van het bedrijf, maar parkeren zij op parkeerplaatsen in de omgeving. De beoogde ontwikkeling heeft daarom geen effect op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
Bedrijfs- en milieuzo-nering	Toetsing aan VNG richtafstanden	Gezien de ligging van het projectgebied nabij de vaarroute wordt de omgeving getypeerd als een 'gemengd gebied'. De beoogde ontwikkeling betreft een meerlaagse parkeervoorziening. Hiermee ontstaat er een (potentieel) milieuhinderlijke functie en moet worden getoetst aan de VNG richtafstanden. Een autoparkeerterrein/parkeergarage valt volgens de VNG-brochure in milieucategorie 2 met de richtafstand van 10 m in een 'gemengd gebied'. De afstand van het projectgebied tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 175 m. Er wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand.
Parkeren / Verkeer	Toetsing of er sprake is van negatieve effecten op de parkeersituatie en verkeerssituatie	<p>In de huidige situatie wordt geparkeerd op omliggende parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie parkeren de auto's op het beoogde parkeerdek. Er is dus geen sprake van een negatief effect op de parkeersituatie, maar juist een positief effect door het toevoegen van 200 parkeerplaatsen.</p> <p>Doordat de parkeerbehoefte van Fokker in de beoogde situatie volledig op eigen terrein worden opgevangen vindt er een verandering plaats van de verkeersstromen. Uit het verkeersonderzoek voor de totale uitbreiding van Fokker komt naar voren dat de beoogde ontwikkeling geen negatief effect heeft op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het omliggende wegennet.</p> <p>Zie bijlage 1 voor het uitgebreide verkeer- en parkeeronderzoek.</p>
Wegverkeerslawaai / Industrielawaai / Wet geluidhinder	Toetsing geluidsnormen	Het parkeerdek is geen geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wgh. Nader onderzoek naar dit aspect is dan ook niet noodzakelijk.
Luchtqualiteit / Wet milieubeheer	Toetsing aan grenswaarden Wet luchtqualiteit	In het Besluit niet in betekende mate (nibm) is bepaald welke gevallen een project vanwege de gevolgen van luchtqualiteit niet aan de grenswaarden hoeft worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

		<ul style="list-style-type: none"> • een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (=1,2 µg/m³); • een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen. <p>Aan de hand van de NIBM-tool is inzicht verkregen op de jaargemiddelde grenswaarde van NO₂ en PM₁₀. Er is hiervoor uitgegaan met een worstcase scenario met een toename van 200 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. De NIBM-tool geeft op basis van bovenstaande gegevens voor NO₂ 0,07 µg/m³ en voor PM₁₀ 0,03 µg/m³. Het project draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan de toename van stikstofdioxide en fijnstof in de lucht. Een toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.</p>
Archeologie / archeologische beleidskaart	De ontwikkeling mag niet leiden tot aantasting van archeologische waarden.	Enkel ter plaatse van de enkelbestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Volgens de Archeologische verwachtings- en beleidskaart is er sprake van een hoge archeologische verwachting. In artikel 9.2.2 zijn uitzonderingen opgenomen op het verbod van bouwen op archeologisch bestemde gronden. Aangezien de ruimtelijke ingreep kleiner is dan 250 m ² , op de gronden bestemd met 'Waarde – Archeologie', voldoet deze aan de uitzondering. Er is dus geen noodzaak tot het uitvoeren van een archeologisch onderzoek. PM Check met def. bouwplan.
Bodem	De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de beoogde functie.	<p>Voor de ontwikkeling is door Econsultancy een milieuhygiënisch vooronderzoek (NEN 5725) en een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) uitgevoerd. Het onderzoek 'Verkennend bodemonderzoek Anthony Fokkerweg 9, Papendrecht' is toegevoegd in bijlage 2.</p> <p>Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek zijn tijdens de terreininspectie en veldwerkzaamheden geen aanwijzingen aangetroffen die kunnen wijzen op verontreiniging van de locatie. Geen van de parameter overschrijdt de interventiewaarde. Onder de parkeerplaats is een stabilisatielaag (volledig puin) aangetroffen. In deze laag zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen en gezien de recente aanleg (2019) is de verwachting niet dat deze laag asbestverdacht is. Nader onderzoek naar de bodemkwaliteit is daarom niet noodzakelijk.</p>
Water / Watertoets	Heeft de ontwikkeling effect op de waterhuishouding?	<p>Ten opzichte van de huidige situatie is er een toename van verhard oppervlakte in het projectgebied. Voor deze toename is een watervergunning aangevraagd bij waterschap Rivierenland.</p> <p>Voor het gehele projectgebied geldt de aanduiding 'Vrijwaringszone – dijk 2'. Deze gronden zijn de buitenbeschermingszone van een primaire waterkering. Er is daarom bij waterschap Rivierenland een watervergunning aangevraagd voor de bouwwerkzaamheden.</p>

<p>Ecologie / Wet natuurbescherming / provinciaal beleid: Beschermde gebieden (Natura 2000 / NNN)</p>	<p>Toetsing of sprake is van negatieve effecten op beschermde gebieden.</p>	<p>Binnen het projectgebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 5,1 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op circa 500 meter.</p> <p>Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft de 'Biesbosch'. Op voorhand zijn negatieve effecten door stikstofdepositie op dit beschermde natuurgebied niet uit te sluiten. Voor de aanlegfase dient een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. PM Fokker, hiervoor hebben we inputgegevens voor de bouwfase nodig zodra bekend is welke aannemer is geselecteerd.</p>
<p>Ecologie / Wet natuurbescherming / provinciaal beleid: Beschermde soorten</p>	<p>Toetsing of sprake is van negatieve effecten op beschermde soorten</p>	<p>Het parkeerterrein neemt een groot deel van het projectgebied in beslag. Het projectgebied is dus grotendeels verhard. Verder bestaat het projectgebied uit grassen (zowel regelmatig gemaaid, als niet gemaaid) en opgaand groen in de vorm van bomen en struiken. Op voorhand is het dus niet uit te sluiten dat met de beoogde ontwikkeling geen sprake is van negatief effect op beschermde soorten.</p> <p>Daarom is in januari 2024 door Econsultancy een ecologische quickscan uitgevoerd. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 3. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat het projectgebied in potentie geen functie vervult voor beschermde flora en fauna en dat vervolgonderzoek niet nodig is. Wel is het noodzakelijk om een broedvogelinspectie uit te voeren, indien de werkzaamheden tussen maart t/m augustus worden uitgevoerd. Elke broedende vogel in Nederland mag namelijk niet verstoord worden. Daarnaast adviseert Econsultancy het verwijderen van groen en grond op het talud vanaf april uit te voeren. Dit in verband met een mogelijke winterrust/winterslaap van algemene zoogdieren en amfibieën in het struweel.</p>
<p>Kabels en leidingen / Telecommunicatiewet</p>	<p>Zijn er planologisch relevante leidingen en hoogspanningslijnen in de directe omgeving aanwezig</p>	<p>Ten noordoosten van het projectgebied ligt op een afstand van circa 1,3 km een buisleiding van Gasunie. Het projectgebied ligt buiten het invloedsgebied (140 meter) van deze leiding. Daarnaast liggen in en rondom het projectgebied verder geen planologisch relevante leidingen.</p>
<p>Maatschappelijke uitvoerbaarheid / Besluit ruimtelijke ordening (Bro)</p>	<p>Toetsing aan de vraag of belanghebbenden niet onredelijk benadeeld worden door de beoogde ontwikkeling</p>	<p>In 2023 organiseerden Fabriek Slobbengors C.V. en GKN Fokker bewonersbijeenkomsten om hun plannen op het terrein in Papendrecht toe te lichten en daarover met omwonenden in gesprek te gaan. Van deze bijeenkomsten zijn ook verslagen gemaakt.</p> <p>Belanghebbenden kunnen in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning nog reageren op het voornemen.</p>
<p>Financiële uitvoerbaarheid / Wet ruimtelijke ordening (Wro)</p>	<p>Door de gemeente gemaakt plankosten moeten kunnen worden doorberekend aan de initiatiefnemer.</p>	<p>De kosten van de voorgenomen ontwikkeling worden gedragen door de initiatiefnemer.</p>

5. UITVOERBAARHEID EN CONCLUSIE

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de beoogde ontwikkeling wordt een omgevingsvergunning afwijken aangevraagd, zie paragraaf 2.3. Een belangrijke voorwaarde om te mogen afwijken is dat er wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke motivering toont aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Procedure

Bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is voor het onderdeel bouwen en toevoeging bedrijfsgebonden kantoren de reguliere voorbereidingsprocedure (Wabo) van toepassing die een proceduredtijd kent van 8 tot 14 weken voorafgaand aan ter inzagelegging. Tegen een omgevingsvergunning kan door belanghebbenden zowel bezwaar als beroep in twee instanties worden ingesteld. Afhankelijk van de aanvraag, bezwaarstermijn als beroepstermijn kan dit de procedure beïnvloeden.

5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met relevante wet- en regelgeving en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Bijlage 1 Notitie verkeer en parkeren

TOETSINGSKADER

Op het gebied van verkeer en parkeren bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeers- toename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

ONTSLUITING

Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied is gelegen aan de Anthony Fokkerweg, een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. In oostelijke richting loopt de Anthony Fokkerweg over in de Havenstraat en vervolgens in de Eilandstraat. De Eilandstraat leidt in noordelijke richting naar de Beatrixgangel, welke vervolgens in oostelijke richting via de Pontonniersweg en de Edelweisslaan leidt naar het kruispunt Willem Dreeslaan – Kennedylaan. Via de Kennedylaan kan het westelijk deel van Papendrecht, de westelijke aansluiting van Papendrecht op de A15 en de N3 worden bereikt. De Willem Dreeslaan leidt in oostelijke richting naar het oostelijk deel van Papendrecht. In westelijke richting loopt de Anthony Fokkerweg over in het Westeind en leidt vervolgens via de Noordhoek verder naar de Burgemeester Keizerweg. Via de Burgemeester Keizerweg kan in noordelijke de westelijke aansluiting van Papendrecht op de A15 en de N3 worden bereikt.

Langzaam verkeer

Op de Anthony Fokkerweg is langs de zuidzijde van de weg een vrijliggend voetpad aanwezig. Op de Anthony Fokkerweg zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig tot op de aansluiting van het Aviolandapad, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. Tot aan de aansluiting op het Westeind worden fietsers en voetgangers afgewikkeld via een vrijliggend voet/fietspad aan de noordzijde van de rijbaan. Verder in noordelijke richting zijn er op het Westeind geen voorzieningen aanwezig voor voetgangers. Wel zijn er voor fietsers aan weerszijden van de rijbaan fietssuggestiestroken aanwezig. Op de Havenstraat zijn aan weerszijden van de rijbaan vrijliggende voetpaden aanwezig, maar geen aparte fietsvoorzieningen.

Openbaar vervoer

Er zijn geen OV-haltes gelegen binnen loopafstand van het projectgebied. De dichtstbijzijnde halte is gelegen op circa 800 meter loopafstand op het Veerplein, waar een gecombineerde halte voor de waterbus en de bus ligt.

PARKEREN

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een centrale parkeeroplossing voor het opvangen van de gehele parkeerbehoefte van Fokker op eigen terrein. In de bestaande situatie bedraagt de parkeercapaciteit van Fokker 369 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er langs de Anthony Fokkerweg nog 293 openbare parkeerplaatsen, waarmee de totale parkeercapaciteit uitkomt op 662 (369+ 293) parkeerplaatsen. Op basis van de 'Ruimtelijke Motivering Fokker GKN Aerospace – hal 33' van 31 mei 2023 en de 'Ruimtelijke Motivering Fokker GKN Aerospace – hal 39' van 3 februari 2023 neemt de totale parkeerbehoefte van Fokker als gevolg van de reeds vergunde ontwikkelingen toe naar 736 parkeerplaatsen. De beoogde uitbreiding van Fokker zorgt dan ook voor een aanvullende parkeerbehoefte van 74 parkeerplaatsen.

Op dit moment wordt de aanvullende parkeerbehoefte opgevangen met behulp van gereserveerde parkeerplaatsen in Alblasterdam (100 parkeerplaatsen). Daarnaast zijn er ook parkeerplaatsen gereserveerd in de parkeergarage in het centrum van Papendrecht (70 parkeerplaatsen). Met behulp van het beoogde parkeerdek binnen het projectgebied wordt de parkeervraag van Fokker op eigen terrein opgevangen, zodat er geen gebruik meer wordt gemaakt van de parkeergelegenheid in het omliggende gebied. Daarnaast worden ook op het fabrieksterrein, ten noorden van de Anthony Fokkerweg, parkeerplaatsen opgeheven vanwege herinrichtingswerkzaamheden die de verkeersdoorstroming binnen het gebied verbeteren. Tenslotte wordt rekening gehouden met de realisatie van aanvullende parkeerplaatsen bovenop de benodigde parkeergelegenheid zodat het parkeeraanbod robuuster wordt.



Als gevolg van de nieuwe inrit van het parkeerdek vervallen er enkele parkeerplaatsen langs de Anthony Fokkerweg.

In totaal wordt voorzien in de realisatie van 200 aanvullende parkeerplaatsen, waarvan 40 parkeerplaatsen op maaiveld en 160 parkeerplaatsen in twee boven elkaar gelegen, bovengrondse parkeerdekken. Hiermee wordt de parkeervraag van Fokker in de beoogde situatie ruimschoots op eigen terrein opgevangen.

VERKEER

Voor parkeervoorzieningen wordt geen rekening gehouden met een verkeersaantrekkende werking op zichzelf. In plaats daarvan betreft de beoogde ontwikkeling een verschuiving van bestaande verkeersstromen, doordat de parkeervraag van Fokker op één locatie wordt opgevangen. Om te bepalen wat de gevolgen zijn van de verschillende ontwikkelingen van Fokker op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het omliggende wegennet is in het kader van de ontwikkeling van hal 33 al een overkoepelend verkeersonderzoek uitgevoerd (Verkeersonderzoek Uitbreiding Fokker, 13 december 2022). In dit onderzoek zijn de verkeerskundige effecten van verschillende mobiliteitsoplossingen voor het opvangen van de parkeerbehoefte van Fokker onderzocht. In de modelvariant 'Uitbreiding' is onderzocht wat de verkeerskundige effecten zijn van de beoogde uitbreiding van Fokker indien de volledige parkeerbehoefte van het bedrijf op eigen terrein wordt opgevangen. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het omliggende wegennet niet negatief worden beïnvloed als gevolg van de beoogde uitbreiding van Fokker.

CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 200 aanvullende parkeerplaatsen binnen het projectgebied. Hiermee wordt de parkeervraag ten gevolge van de beoogde uitbreiding van Fokker ruimschoots op eigen terrein opgevangen. Uit het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek in het kader van de beoogde uitbreiding van Fokker blijkt de beoogde uitbreiding waarvoor de parkeervoorzieningen binnen het projectgebied worden gerealiseerd niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet.

Het aspect verkeer en parkeren vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.



Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek



Bijlage 3 Ecologische quickscan

