

## Toelichting bestemmingsplan Hoofdweg



## Toelichting bestemmingsplan Hoofdweg



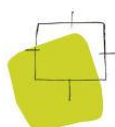
### Inhoud

---

Toelichting  
Regels  
Verbeelding

NL.IMRO.0502.BP12Hoofdweg-4001

5 juni 2013



Ideeën voor een plek



# Overzichtskaart





# Toelichting





# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1	Aanleiding	11
1.2	Opzet van het bestemmingsplan	11
<b>2</b>	<b>Uitgangspunten</b>	<b>13</b>
2.1	Ligging van het plangebied	13
2.2	Vigerend bestemmingsplan	13
2.3	Beschrijving van het plangebied	14
2.3.1	Bedrijven	15
2.3.2	Horeca	17
2.3.3	Wonen	17
2.3.4	Begraafplaats	18
2.3.5	Wegen en spoorweg	18
2.3.6	Water	21
2.4	Nota van uitgangspunten	21
2.5	Beeldkwaliteit	22
<b>3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>25</b>
3.1	Inleiding	25
3.2	Europees beleid	25
3.2.1	Vogel- en Habitatrictlijn	25
3.2.2	Europees waterbeleid	26
3.2.3	Verdrag van Malta	26
3.3	Rijksbeleid	26
3.3.1	Ministeriële regeling "regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008"	26
3.3.2	Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte	27
3.3.3	Structuurvisie infrastructuur en ruimte	27
3.3.4	Flora- en faunawet	28
3.3.5	Natuurbeschermingswet	29
3.3.6	Wet luchtkwaliteit	29
3.3.7	Besluit Externe Veiligheid inrichtingen	30
3.3.8	Nationaal waterplan	31
3.4	Provinciaal beleid	31
3.4.1	Structuurvisie - Visie op Zuid-Holland	31
3.4.2	Verordening Ruimte	34
3.5	Regionaal beleid	35
3.5.1	Regionaal kantoren programma Stadsregio Rotterdam	35
3.5.2	Beleid detailhandelsstructuur 2012 Stadsregio Rotterdam	36
3.5.3	Waterbeheerplan HHSK 2010-2015, de Keur van Schieland, etc.	37
3.6	Gemeentelijk beleid	38
3.6.1	Visie woonboulevard	38

3.6.2	Programma Revitalisering Hoofdweg	38
3.6.3	Visie Detailhandel Wijk- en buurtwinkelcentra/CapelleXL	39
3.6.4	Nota Buitenreclame	40
3.6.5	Structuurvisie Capelle aan den IJssel 2006-2020 (2005)	40
3.6.6	Structuurvisie Capelle aan de IJssel 2030	41
3.6.7	Woonvisie Capelle aan den IJssel, Kiezen voor de kwaliteit van wonen (2007)	42
3.6.8	Visie SLIM Reizen	42
3.6.9	Slim op de fiets	43
3.6.10	Welstandsnota	43
3.6.11	Stedelijk waterplan en deelwaterplan	44
3.6.12	Groenvisie	46
3.6.13	Nota parkeernormen Capelle aan de IJssel	47
3.6.14	Archeologiebeleid	47
3.6.15	Cultuurhistorie	48
3.6.16	Milieubeleidsplan Capelle aan den IJssel 2009-2012	48
3.6.17	Klimaatbeleid 2009-2012	49
3.6.18	Prostitutiebeleid (seksinrichtingen)	50
<b>4</b>	<b>Uitvoerbaarheidsaspecten</b>	<b>51</b>
4.1	Geluidhinder	51
4.2	Luchtkwaliteit	52
4.3	Bodem	54
4.4	Waterparagraaf	55
4.5	Externe veiligheid	59
4.5.1	Inleiding	59
4.5.2	Gebiedskenmerken en populatie	60
4.5.3	Risicobronnen	61
4.5.4	Beschrijving maatgevend scenario	66
4.5.5	Advies veiligheidsregio	68
4.5.6	Resteffect	69
4.5.7	Conclusie	69
4.6	Bedrijven en milieuzonering	70
4.7	Cultuurhistorie en archeologie	70
4.8	Ecologie	74
4.9	Duurzame ontwikkeling	76
4.10	Klimaatbeleid	79
4.11	Economische uitvoerbaarheid	80
<b>5</b>	<b>Juridische toelichting</b>	<b>81</b>
5.1	Opzet van de regels	81
5.2	Bestemmingsregels	81
5.3	Algemene regels	85
5.4	Handhaving	86
<b>6</b>	<b>Vooroverleg, inspraak en zienswijzen</b>	<b>89</b>
6.1	De maatschappelijke uitvoerbaarheid	89

6.2	Inspraak ingevolge de inspraakverordening	89
6.3	Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1 Bro	90
6.4	Ambtshalve aanpassingen na voorontwerpbestemmingsplan	92
6.5	Zienswijzen	92
6.6	Ambtshalve aanpassingen na ontwerpbestemmingsplan	93

**Bijlagen:**

Bijlage 1 - Nota van overleg en inspraak

Bijlage 2 - Nota van beantwoording zienswijzen

Bijlage 3 - Zienswijzen

Bijlage 4 - Leidraad fietsparkeren CROW (nr. 291)

Bijlage 5 - Notitie externe veiligheid, DCMR Milieudienst Rijnmond

Bijlage 6 - Inventarisatie Hoofdweggebied, DCMR Milieudienst Rijnmond

Bijlage 7 - Veiligheidsadvies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond



# Inleiding



## 1.1

### **Aanleiding**

Het geldende bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Hoofdweg is ouder dan tien jaar. Dit betekent dat het plan moet worden geactualiseerd op basis van artikel 3.1, lid 2 Wro. Door het nieuwe bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan "Hoofdweg 1998" (mei 2000) vervangen. Voorafgaand aan het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan zijn de uitgangspunten neergelegd in een Nota van uitgangspunten

## 1.2

### **Opzet van het bestemmingsplan**

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart), regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 "Uitgangspunten" de ligging van het plangebied, het vigerende bestemmingsplan, de nota van uitgangspunten, ontwikkelingen en het plangebied met de verschillende functies behandeld.

In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleid voor dit bestemmingsplan beschreven. De uitvoeringsaspecten zoals archeologie en cultuurhistorie, bodem, geluid, ecologie, water, klimaatbeleid en de economische uitvoerbaarheid komen in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 komen de opzet van de regels en de juridische toelichting van de verschillende bestemmingen aan de orde. In dit hoofdstuk staat hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de verbeelding en de regels.

In hoofdstuk 6 Vooroverleg, inspraak en zienswijzen wordt ingegaan op de reacties op het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan.



# Uitgangspunten

# 2

## 2.1

### Ligging van het plangebied

Het bestemmingsplangebied “Hoofdweg ” bevindt zich aan de noordoostzijde van de gemeente Capelle aan den IJssel, langs de A20. Het gebied wordt aan de noordzijde en de westzijde door de gemeente Rotterdam begrensd, aan de oostzijde door de gemeente Zuidplas en aan de zuidzijde door de woonwijk Capelle-Schollevaar.



Luchtfoto van het plangebied Hoofdweg

## 2.2

### Vigerend bestemmingsplan

Voor dit plangebied geldt het Bestemmingsplan "Hoofdweg 1998" (vastgesteld door de raad op 3 juli 2000, door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 22 januari 2001, onherroepelijk op 14 september 2001) Dit plan is ouder dan 10 jaar en dient daarom te worden geactualiseerd.



Overzicht van het vigerende bestemmingsplan

### 2.3

#### **Beschrijving van het plangebied**

In deze paragraaf wordt kort beschreven welke functies zich binnen het plangebied bevinden en wat de ruimtelijke structuur is. Bij de beschrijving wordt regelmatig verwezen naar de vakken A t/m M zoals weergegeven in onderstaande kaart.





### 2.3.1

#### Bedrijven

Het bedrijventerrein Hoofdweg is van significante betekenis voor de gemeentelijke economie en werkgelegenheid. In totaal is circa 25% van alle gemeentelijke arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein Hoofdweg gesitueerd. Er zijn bedrijven gevestigd in een breed scala van branches, zowel in de Retail, de industrie als de dienstverlening. De detailhandel is voornamelijk te vinden in vak A en langs de Hoofdweg, en presenteert zich onder de gemeenschappelijke noemer CapelleXL (woonboulevard). Het bedrijventerrein Hoofdweg is een toplocatie voor dit deel van grootschalige (woongerelateerde) detailhandel. Kenmerkend voor de brede schakering aan bedrijvigheid is ook een brede schakering aan werkgelegenheid, zowel voor hoog-, midden- als laagopgeleiden. Met name de aanwezige retailbedrijven bieden veelal de mogelijkheid tot parttime werk, waarmee wordt aangesloten op de wens tot flexibele werktijden. De dienstverlening sluit goed aan op de mogelijkheid van flex- en thuiswerken (het zogeheten Nieuwe Werken). Behoud van de economische dynamiek op het bedrijventerrein Hoofdweg is dan ook mede van belang voor behoud van voldoende werkgelegenheid, voor onder andere lager geschoolden. In de tabellen hierna is een overzicht opgenomen van het aantal bedrijven en werknemers in het gebied.

Hoofdweg	2000	2005	2010	2011
Aantal bedrijven	295	300	326	306
Aantal werkzame personen	9.386	9.851	8.817	8.562

Capelle Trade Center	2000	2005	2010	2011
Aantal bedrijven	0	24	45	54
Aantal werkzame personen	0	189	448	549



#### Vak A - Woonboulevard

Dit blok omvat diverse detailhandelsvestigingen in woonartikelen. Op het moment zijn alle bedrijven in het blok bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden II', voor bedrijven met een milieucategorie 1 tot en met 3. De aanwezige detailhandel is middels een vrijstelling van het bestemmingsplan Hoofdweg 1998 toege-

staan. Daarbij werd als vereiste gesteld dat voor de detailhandel in meubelen en bouwmarkten een brancheonderzoek diende te worden uitgevoerd. De wens bestaat de detailhandel in de categorie 'in en om het huis' hier verder uit te breiden. In het bestemmingsplan wordt ingespeeld op de vergunde situatie door dit Vak de bestemming 'Detailhandel - Woonboulevard' te geven en de afwijkende functies hiervan specifiek aan te duiden.



#### *Vak E en noordzijde Hoofdweg*

Vak E, het lang gestrekte blok ten zuiden van de Hoofdweg, bestaat uit een afwisseling van detailhandel, bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, enkele bedrijven in milieucategorie 3.1 of 3.2 en kantoren. Aan weerszijden van de Hoofdweg is ruimte voor detailhandel. Nu nog is deze detailhandel gericht op de auto-, woning- en doe-het-zelf branche, terwijl in uitzonderingsgevallen vrijstelling gegeven is aan andere branches. Verruimen van de branchemogelijkheden beïnvloedt de uitstraling in positieve zin. De Hoofdweg wordt zo de etalage van Capelle. Het Hoofdweggebied is onderdeel van een lange as die de volledige Alexanderknoop verbindt. Deze boulevard is het visitekaartje van het gehele gebied. De Corridor kan geleidelijk een aantrekkelijker aanzien krijgen door gebouwen 'om te draaien' en meer op de Hoofdweg te oriënteren en bedrijven die qua activiteiten of uitstraling niet passen opnieuw te bestemmen.

#### *Overig bedrijventerrein*

Verspreid over het gebied is een aantal kantoren aanwezig. Het gaat zowel om bedrijfsgebonden als om zelfstandige kantoren. Binnen het vigerende bestemmingsplan zijn kantoren tot 50% van het oppervlak van een bedrijfsvestiging toegestaan tot een maximum van 2000 m<sup>2</sup>. De bestaande zelfstandige kantoren worden positief bestemd.

Op het bedrijventerrein bevinden zich daarnaast enkele andere maatschappelijke functies zoals sportscholen en een kerkelijk centrum. Uitbreiding van deze functies is niet wenselijk omdat het bedrijventerrein voor bedrijven behouden moet blijven. De bestaande vestigingen krijgen een aanduiding specifieke vorm van bedrijf- afwijkende functie. In de regels wordt specifiek vastgelegd wat is toegestaan

In en nabij het gebied zijn ook enkele benzinestations aanwezig, waarvan een deel met LPG. Benzinestations krijgen een aanduiding verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg respectievelijk met lpg. Voor verkooppunten met lpg wordt een veiligheidszone opgenomen.

### 2.3.2

#### **H o r e c a**

In het plangebied bevinden zich meerdere horecagelegenheden alsmede een hotel.

##### *Café restaurant Bella Beer*

Bella Beer is gevestigd aan de Hoofdweg, het is onderdeel van een restaurantketen die bestaat uit meerdere restaurants verspreid over Nederland.

##### *McDonald's*

Aan de Hoofdweg vlakbij de op- en afritten van de A20 is een fastfood restaurant van McDonald's gevestigd, door de ligging naast de A20 komen veel van de klanten van de snelweg af naar het restaurant.

##### *NH Capelle*

NH Capelle is onderdeel van het Spaanse concern NH Hoteles, zij beheert een internationale keten van ruim 400 hotels.

Het NH Capelle hotel is goed gelegen voor zakenreizigers, met een snelle toegang tot de A20, de luchthaven van Rotterdam en steden zoals Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Gouda en Delft.

### 2.3.3

#### **W o n e n**

Ten noorden van de rijksweg A20, in vak M is een nieuw appartementencomplex gebouwd, Barbizonstate. Dit complex bestaat uit 81 appartementen. In het zuidoosten van het plangebied, naast de begraafplaats ligt een woonwagenkamp met zes standplaatsen.

Daarnaast bevinden zich nog enkele bedrijfswoningen in het plangebied. Het is niet wenselijk nieuwe bedrijfswoningen te realiseren. De bestaande bedrijfswoningen worden als zodanig bestemd. Er wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanduiding bedrijfswoning te verwijderen wanneer de woning niet meer in gebruik is.

#### 2.3.4

#### **Begraafplaats**

Aan de zuidoostzijde van het plangebied ligt Begraafplaats en crematorium 'Schollebaar'. De vigerende bestemming wordt overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

#### 2.3.5

#### **Wegen en spoorweg**

##### **Ontsluiting autoverkeer**

##### Externe ontsluiting

Het Hoofdweggebied wordt ontsloten door de Hoofdweg zelf, de Capelseweg en de Burgemeester Schalijlaan. De Hoofdweg en de Capelseweg hebben de dubbelfunctie van stroomweg en gebiedsontsluitingsweg. De Hoofdweg, een voormalige rijksweg, verbindt Rotterdam, de A16 en Capelle aan den IJssel met Nieuwerkerk aan den IJssel en de Rotterdamse wijk Nesselande. De Capelseweg verbindt Capelle aan den IJssel met delen van de Rotterdamse deelgemeente Prins Alexander en via de A20 met het hoofdwegennet. De Burgemeester Schalijlaan heeft voornamelijk een gebiedsontsluitende functie en verbindt de wijk Schollebaar, het Hoofdweggebied en de Rotterdamse wijk Zevenkamp met elkaar. Op de wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. De oost-west georiënteerde A20 heeft een stroomfunctie tussen Gouda en Hoek van Holland via Rotterdam.

Voor het wegennet in het noordoosten van de stadsregio Rotterdam, waarin het Hoofdweggebied is gelegen, is een onderzoek uitgevoerd, de Planstudie Wegenstructuur Noordostrand Rotterdam. Deze studie ging, behalve van de autonome groei van het autoverkeer, uit van twee groeiscenario's namelijk, gestage ontwikkeling en ambitieuze groei van de bedrijvigheid, ter plaatse van de Alexanderknoop en het Hoofdweggebied. Een van de uitkomsten was dat ook bij gestage groei de kruising Hoofdweg / Capelseweg / A20 aangepast diende te worden.

De realisatie van een volledige aansluiting van de A13/16 op de Hoofdweg biedt voornamelijk bewoners van de Rotterdamse wijk Prinsenland een alternatief om op het rijkswegennet te komen. Het is de verwachting dat hierdoor het kruispunt Hoofdweg / Capelseweg / A20 zal worden ontlast.

Door de huidige economische situatie zijn beide ambitieniveaus onrealistisch gebleken. In het onderhavige bestemmingsplan zijn daarom in overwegende mate de bestaande bebouwings- en gebruiksmogelijkheden opgenomen. Daarenboven is het door de economische situatie voor de gemeente Rotterdam niet mogelijk uitvoering van de in de studie genoemde infrastructurele maatregelen (mede) te financieren en zijn deze hiermee voorlopig van de baan .

### Interne ontsluiting

De Hoofdweg zorgt naast de externe ontsluiting ook voor de interne ontsluiting. De diverse vakken sluiten aan op de Hoofdweg. Deze aansluitende wegen hebben allen de functie van erftoegangsweg. Tussen de diverse vakken zijn geen rechtstreekse verbindingen voor het autoverkeer aanwezig. De maximumsnelheid is 50 km/h. Vak M, als enige gelegen ten noorden van de A20, wordt ontsloten via de Capelseweg. De Barbizonlaan en de Roer zijn de erftoegangswegen naar de bedrijven alhier.

De woonwoningen aan de oostzijde van vak A (Kwantum, LeenBakker en de Karwei) zijn niet optimaal bereikbaar. Vanaf de Lylantsebaan en de Schinkelsebaan zijn deze niet of nauwelijks zichtbaar en slechts via een tweetal parkeerterreinen bereikbaar. De aansluiting van deze parkeerterreinen op de Schinkelsebaan is niet ideaal gesitueerd. Hierdoor is het niet mogelijk om na het bezoek aan deze bestemmingen direct terug te rijden richting Hoofdweg. Met name in de avondspits is de verkeersafwikkeling problematisch. In het bestemmingsplan worden eventuele wijzigingen in de verkeersstructuur mogelijk gemaakt door binnenwegen op te nemen in de bedrijfsbestemming.

### Ontsluiting langzaam verkeer

Fietsers delen in het Hoofdweggebied hun fietspaden met bromfietzers. Langs deze paden zijn ook voetpaden aangebracht. De Hoofdweg heeft aan de noordzijde een tweerichtingenfietspad en aan de zuidzijde een parallelweg waarop fietsers in twee richtingen mogen rijden. Aan de zuidzijde van het bedrijventerrein loopt tevens een tweerichtingenfietspad van west naar oost. Deze vangt het fietsverkeer uit de wijk Scholleveaar op en geleidt dit naar de Hoofdweg of eronderdoor. Deze tunnels onder de Hoofdweg door liggen in het verlengde van twee fietspaden die dwars door het bedrijventerrein gaan (en daarbij mede voor de vakindeling zorgen) richting de Rotterdamse wijk Zevenkamp, onder de A20 door (zie figuur). Daarnaast zijn er fietspaden gelegen langs de Capelseweg en de Burgemeester Schalijlaan.



— (boven) lokale hoofdroute  
 — wijk-fietsroute

### Parkeren

Het parkeren vindt plaats op maaiveld in de vorm van geclusterde parkeerplaatsen, langspaarplaatsen of parkeren op eigen terrein. De parkeercapaciteit loopt op vele plaatsen in het Hoofdweggebied tegen zijn grenzen aan. Er zijn delen waar regelmatig te weinig parkeermogelijkheden zijn voor werknemers. Hierdoor zijn er op die plekken vaak geparkeerde auto's op de trottoirs te vinden.

### Openbaar vervoer

Hoewel de spoorlijn Rotterdam-Gouda het meest zuidwestelijke stukje van het Hoofdweggebied doorkruist en station Scholleveer ogenschijnlijk dichtbij ligt, is de minimale afstand vanuit het Hoofdweggebied naar het station 600 m. Vanuit vak M is station Alexander het meest nabije station. De loopafstand is echter ongeveer 1400 m. Omdat er geen buslijnen vak M aandoen, is lopen vaak wel de snelste oplossing. Op particulier initiatief wordt er vanaf het tweede kwartaal 2012 met zogenaamde Tuk Tuk's gereden tussen station Alexander en vak M om in de spits toch een verbinding aan te kunnen bieden.

Komende vanaf station Alexander lopen er twee buslijnen door het Hoofdweggebied. Dit zijn de Connexionlijnen 190 en 175 respectievelijk naar Gouda station en Waddinxveen-Noord. Deze lijnen stoppen ter hoogte van de aan de Hoofdweggelegen vakken zodat deze verder te voet te bereiken zijn. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is daarmee voor het hele gebied matig tot goed te noemen.

### Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt een onderscheid gemaakt in:

- Verkeer (doorgaande wegen en A20).

- Verkeer- Verblijfsgebied: dit geldt voor de doorgaande fietspaden Martin Luther Kingpad en Nelson Mandelapad en voor de Barbizonlaan.
- Verkeer - Railverkeer.

#### Verdubbeling Hoofdweg

Ter uitvoering van het tussen de gemeente Rotterdam en de (voormalige) gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel gesloten convenant, zou de Hoofdweg tot aan de rotonde bij de aansluiting met de Laan van Avantgarde (thans gemeente Zuidplas) worden verbreed tot 2 x 2 rijstroken. De gemeente Rotterdam en de gemeente Zuidplas zijn van mening dat ter plaatse met een 2x1 rijstroken profiel kan worden volstaan. De gemeente Capelle aan den IJssel houdt vast aan een 2 x 2 rijstroken variant voor de Hoofdweg binnen de eigen gemeente.

#### 2.3.6

#### **Water**

Aan de noordzijde van het plangebied, parallel aan de A20 en dwars op de A20 lopen enkele hoofdwatgangen. Deze zullen als zodanig worden bestemd. Daarnaast is het (beeldbepalende) water in vak M bestemd als Water. De onderhoudsstroken langs de hoofdwatgangen hebben een dubbelbestemming Waterstaat gekregen.

#### 2.4

#### **Nota van uitgangspunten**

Voorafgaand aan het opstellen van dit voorontwerpbestemmingsplan, zijn de uitgangspunten vastgelegd in een nota van uitgangspunten. De uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn:

1. Het consolideren van de bestaande bebouwing;  
De bestaande situatie wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Hiertoe wordt een inventarisatie gedaan. Indien sprake is van situaties, die strijdig zijn met het vigerende bestemmingsplan, wordt gekeken of deze kunnen worden gelegaliseerd.
2. De verleende vrijstellingen / ontheffingen / omgevingsvergunningen opnemen;  
Vergunningen die in het verleden zijn verleend, al dan niet in afwijking van het bestemmingsplan, dienen te worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Voorbeelden hiervan zijn:
  - positief bestemmen van de thans aanwezige woningen in vak M;
  - positief bestemmen van de thans aanwezige (of nieuw op te richten) reclamemast (middenberm Capelseweg);
  - positief bestemmen van de thans aanwezige detailhandel in grootschalige/volumineuze goederen.
3. De bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' niet in het bestemmingsplan opnemen (Martin Luther Kingpad, tussen Hoofdweg 36 en 38, voorma-

- lig jeugdhonk), maar dit gebied te bestemmen als 'Verkeer - verblijf';
4. Het mogelijk maken van kleinschalige zelfstandige kantoren tot een maximaal bruto vloeroppervlak van 1.000 m<sup>2</sup> per vestiging conform de Verordening Ruimte van de provincie;
  5. Vak A (Woonboulevard) bestemmen voor grootschalige- en volumineuze detailhandel met als thema "In en om het huis" (meubelbedrijven, keuken- badkamerhandel, andere woonwinkels ), een en ander overeenkomstig de "Visie Woonboulevard" (2004). Aan de overige bedrijven zal een bedrijfsmatige bestemming/aanduiding worden toegekend;
  6. Op de gronden langs de Hoofdweg (vak E en noordzijde) dienen zowel grootschalige/volumineuze detailhandel als overige bedrijven zich te kunnen vestigen;
  7. Onderzoeken in hoeverre het mogelijk is te komen tot uitbreiding van grootschalige/ volumineuze detailhandelsvestigingen op het bedrijventerrein Hoofdweg alsmede bezien in hoeverre de op het terrein toegelaten branches kunnen worden verruimd; Eventuele aanpassingen in de verkeersstructuur van Vak A in het bestemmingsplan opnemen;
  8. De uitkomsten van de bedrijveninventarisatie uitgevoerd door de DCMR dienen in het bestemmingsplan opgenomen te worden; In deze inventarisatie zijn de in het gebied aanwezige bedrijven opgenomen en wordt aangegeven in welke milieucategorie deze kunnen worden ingedeeld (VNG publicatie "Bedrijven en Milieuzonering").Op basis van deze gegevens dient de toelaatbaarheid van (nieuwe) bedrijfsactiviteiten beoordeeld te worden;
  9. De in het bestemmingsplan aanwezige (bedrijfs)woningen dienen geïnventariseerd te worden. Beoordeeld moet worden of deze positief moeten worden bestemd en als zodanig in het bestemmingsplan dienen te worden opgenomen;
  10. Een relatie leggen tussen het bestemmingsplan en de revitalisering van de Hoofdweg door het opstellen van een beeldkwaliteitsplan; Hierin wordt getracht de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het gebied te waarborgen. Het beeldkwaliteitsplan wordt gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd;
  11. Indien het profiel van de Hoofdweg bij de grens met de gemeente Zuidplas wordt aangepast, dient het gewijzigde profiel in het bestemmingsplan te worden opgenomen;
  12. Rekening (blijven) houden met een spoorverdubbeling, van twee naar vier spoorwegen, binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer';

## **2.5**

### **Beeldkwaliteit**

Voor het plangebied is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Een beeldkwaliteitsplan kan worden omschreven als "een samenhangend pakket van intenties, aanbevelingen en/of richtlijnen voor het veiligstellen, creëren en/of verbeter-



ren van de beeldkwaliteit in een bepaald gebied”. Het beeldkwaliteitsplan is het toetsingskader voor de uitwerking en inrichting van het bedrijventerrein Hoofdweg. Met dit toetsingskader weten initiatiefnemers en deelnemers op voorhand welke kwaliteitseisen worden gesteld. Bouwplannen worden door de welstandscommissie getoetst aan de in dit document vastgelegde randvoorwaarden.

De opgenomen richtlijnen geven sturing aan de gewenste samenhang in de architectonische verschijningsvorm en de inrichting van de buitenruimte. Afhankelijk van de ligging van een gebouw (in vak A, langs de Hoofdweg of de rijksweg A 20, in het middengebied), worden verschillende randvoorwaarden gesteld.



Een voorbeeld van beeldkwaliteitseisen: openheid gevel beide zijden Hoofdweg

Per samenhangende stedenbouwkundige eenheid wordt een visie gegeven op het karakter, de identiteit en beeldkwaliteit. Deze visie wordt vertaald in richtlijnen voor de bebouwing, erven en de inrichting van de buitenruimte (openbaar gebied). De richtlijnen gelden in de eerste plaats voor de ontwerp- en realisatiefase van nieuwe bouwinitiatieven op het bedrijventerrein. Dit kan gaan om herontwikkeling maar ook om het verbouwen van bestaande bebouwing. Nieuwe bouwplannen worden getoetst aan zowel het bestemmingsplan als aan het beeldkwaliteitsplan in het kader van de welstandstoets.



### 3.1

#### **Inleiding**

In het kader van het bestemmingsplan Hoofdweg is een aantal relevante beleidsnota's en plannen geanalyseerd. Naast ruimtelijk beleid van de hogere overheden is uiteraard het gemeentelijk beleid ook in ogenschouw genomen. In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen het bestemmingsplan Hoofdweg moet passen.

### 3.2

#### **Europees beleid**

##### 3.2.1

#### **Vogel- en Habitatrichtlijn**

Door de Europese Unie zijn richtlijnen uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. De richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen. Als concrete richtlijnen worden genoemd de Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn. De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet 1998. Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

De Vogelrichtlijn (EU-richtlijn 79/409/EEG, gewijzigd bij richtlijn 86/122/EEG) bevat naast bepalingen over de instandhouding van in het wild levende vogelsoorten, ook plichten die op de bescherming van de leefgebieden van in het wild levende vogels zijn gericht.

De meest geschikte habitats voor bijzonder waardevolle soorten en veel voorkomende trekvogels moeten als speciale beschermingszone worden aangewezen. Anders dan bij de Habitatrichtlijn worden de speciale beschermingszones direct - dus zonder toetsing van de EU - door de lidstaten aangewezen. De Vogelrichtlijn is in de nationale regelgeving onder andere omgezet in de Vogelwet, die reeds is vervangen door de Flora- en faunawet. Tussen de Vogelrichtlijn en de hieronder beschreven Habitatrichtlijn bestaat een belangrijke koppeling. Voor de speciale beschermingszones volgens de Vogelrichtlijn is het afwegingskader van de Habitatrichtlijn van toepassing.

De aanwijzing van gebieden tot beschermd natuurgebied in het kader van de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn vindt plaats aan de hand van soortenlijsten van zeldzame of bedreigde plant- en diersoorten. Wanneer in een gebied bepaalde soorten voorkomen, of een bepaald percentage van de Europese popu-

latie herbergt, dan komt dit gebied in aanmerking voor plaatsing onder de betreffende richtlijn.

Het plangebied ligt in zijn geheel niet binnen of in de directe nabijheid van de aangewezen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden.

### **3.2.2**

#### **Europees waterbeleid**

In 2000 is de kaderrichtlijn water vastgesteld waarin communautaire maatregelen zijn opgenomen betreffende water. Het doel van deze richtlijn is een integrale benadering van het waterbeheer. Dit betekent dat de interne samenhang tussen oppervlaktewater en grondwater, zowel waar het kwaliteits- als kwantiteitsaspecten betreft, als uitgangspunten worden genomen. Daarnaast betekent de integrale benadering dat diverse beleidsterreinen, waaronder de ruimtelijke ordening, door de richtlijn worden bestreken.

### **3.2.3**

#### **Verdrag van Malta**

Het Europese Verdrag van Malta (1992), ook wel Conventie van Valletta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Voor de ontwikkelingen in het bestemmingsplan en de gevolgen op het gebied van archeologie wordt verwezen naar paragraaf 4.1 Cultuurhistorie en archeologie.

## **3.3**

### **Rijksbeleid**

#### **3.3.1**

##### **Ministeriële regeling "regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008"**

Deze ministeriële regeling noemt de feitelijke standaarden die de basis moeten zijn voor het vormgeven, inrichten en beschikbaar stellen van ruimtelijke instrumenten. Dit zijn de RO standaarden 2008.

##### **Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008)**

Doel van deze standaard is het maken van bestemmings- en inpassingsplannen en van de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP2008 heeft betrekking op de standaardisering van inrichting, vormgeving en verbeelding van bestemmingsplannen.

De Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten 2008 (STRi2008) is nodig om drie redenen:

- waarborgen van de bruikbaarheid en interoperabiliteit van de Wro-instrumenten door middel van het vaststellen van technische vormvereisten (Wro = Wet ruimtelijke ordening);
- waarborgen van de vindbaarheid en raadpleegbaarheid van de Wro-instrumenten door middel van het vaststellen van regels rondom de elektronische beschikbaarstelling;
- waarborgen van de rechtszekerheid door middel van het vaststellen van vereisten rondom integriteit, authenticiteit en volledigheid van de Wro-instrumenten.

### **IMRO 2008**

Het IMRO2008 is het informatiemodel voor het digitaal opstellen en het digitaal uitwisselen van de structuurvisies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene maatregelen van bestuur van de Wet ruimtelijke ordening op alle bestuurlijke niveaus. Inmiddels is dit informatiemodel geactualiseerd en neergelegd in IMRO2012.

### **Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen**

In een praktijkrichtlijn wordt de methode van digitalisering van ruimtelijke plannen beschreven. De praktijkrichtlijn stoelt geheel op de in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening vastgelegde RO-standaarden. De praktijkrichtlijn is te beschouwen als een toelichting op en nadere uitwerking van de RO-standaarden.

#### **3.3.2**

### **Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte**

De Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Rijksbelangen werken nu veel directer door in de ruimtelijke plannen van andere overheden, dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke druk.

#### **3.3.3**

### **Structuurvisie infrastructuur en ruimte**

De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale belangen zijn opgenomen in de AMvB-Ruimte, die met de structuurvisie in procedure is gebracht.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld 13 maart 2012) geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Ne-

derland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Het Rijk wil de beperkte beschikbare middelen niet versnipperen. Het investeert dáár waar de nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports inclusief de achterlandverbindingen. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen zoekt het Rijk samenwerking met marktpartijen en andere overheden.

Voor de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een planMER opgesteld, dat voor de principiële beleidskeuzes de milieu-informatie verschaft. Op basis daarvan kan de Rijksoverheid een weloverwogen besluit nemen. Ook wordt eenieder op basis van het planMER geïnformeerd over de gevolgen van het voorgestelde beleid. Tevens is elke principiële beleidskeuze getoetst op de mogelijkheid van significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

De exacte gevolgen van het loslaten van ruimtelijke regels kunnen niet van tevoren worden ingevuld, omdat deze afhankelijk zijn van de manier waarop decentrale overheden zelf invulling geven aan het beleid. Daarom zijn in het planMER de effecten binnen een bepaalde bandbreedte in beeld gebracht.

De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (beter bekend als de AMvB-Ruimte).

Door het nationale karakter van de Structuurvisie en de kleine schaal van onderhavig plan, heeft dit bestemmingsplan nauwelijks raakvlak met dit nationaal beleid. Er kan worden geconcludeerd dat het onderhavige plan in overeenstemming is met de structuurvisie.

#### **3.3.4**

#### **Flora- en faunawet**

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Door, voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen, stil te staan bij aanwezige natuurwaarden, kan onnodige schade aan beschermde soorten worden voorkomen

of beperkt. Het onderhavige bestemmingsplan betreft een overwegend conserverend plan, waarbij de ruimtelijke kaders uit het vigerende plan worden voortgezet. Omdat er in het resterende deel van het plangebied geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden, komen er geen beschermde soorten in het gedrang en is het bestemmingsplan daarom niet in strijd met de Flora- en faunawet. Wel blijft de algemene zorgplicht van kracht.

### 3.3.5

#### **Natuurbeschermingswet**

De bescherming van specifieke natuurgebieden is verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998. De volgende gebieden vallen onder de werking van de Natuurbeschermingswet 1998:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).
- Beschermde Natuurmonumenten.
- Gebieden die de minister van LNV (thans EL&I) aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen (met uitzondering van verplichtingen op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), zoals Wetlands.

In de gemeente Capelle aan den IJssel liggen geen beschermde natuurgebieden.

### 3.3.6

#### **Wet luchtkwaliteit**

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In titel 5.2 Wm is ook vastgelegd op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Dit wordt beschreven in het zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel. Dit is onder andere het geval in gebieden in de buitenlucht waartoe leden van het publiek normaliter geen toegang hebben, op een arbeidsplaats als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en op de rijbaan en middenberm van een weg. Bij titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministerieel regelingen. De volgende AMvB's en regelingen zijn of kunnen relevant zijn bij luchtkwaliteitsonderzoeken:

- AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen;
- Regeling projectsaldering 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Besluit Gevoelige bestemmingen.

#### Besluit niet in betekenende mate bijdragen

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> niet met meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> toenemen. In de onder het Besluit nibm vallende Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen. Binnen gestelde omvangsgrenzen (minder dan 1.500 woningen of minder dan 100.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte bij één ontsluitingsweg) is geen toetsing aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit noodzakelijk. Verondersteld wordt dat er bij deze omvangsgrenzen geen stijging groter dan 3% zal plaatsvinden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

#### Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan betreft een overwegend conserverend plan. De huidige bestemde situatie in het gebied wordt vastgelegd. Omdat er in het plangebied geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden, die al niet bestemd waren, is er geen toetsing noodzakelijk aan de Wet luchtkwaliteit. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

#### 3.3.7

#### **Besluit Externe Veiligheid inrichtingen**

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP 4) zijn de lijnen uitgezet voor een vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid. Deze vernieuwing gaat uit van de zogenaamde risicobenadering welke is onder te verdelen in het plaatsgebonden (individuele) risico en het groepsgebonden risico. Het plaatsgebonden risico geeft burgers in hun directe woonomgeving een minimaal beschermingsniveau. Het groepsrisico heeft tot doel dat de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers expliciet wordt afgewogen en verantwoord.



Beide vormen zijn omgezet in harde regelgeving welke als uitgangspunt geldt voor het milieubeleid en het ruimtelijk beleid van overheden. In het Besluit externe veiligheid en inrichtingen (Bevi) van 27 mei 2004 zijn de wettelijke normen vastgelegd. Hieraan gekoppeld zijn de Richtlijnen externe veiligheid inrichtingen (Revi) van 8 september 2004. In geval van externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten van gevaarlijke stoffen. Op grond van het besluit dienen risicocontouren dan wel de veiligheidsafstanden in de ruimtelijke planvorming te worden meegenomen.

Het besluit legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijf(-sterrein). Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten (onder andere woningen) en beperkt kwetsbare objecten (onder andere bedrijven, winkels, horeca). Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen. Woningbouw en andere gevoelige bestemmingen zijn niet toegestaan binnen de  $10^{-6}$  risicocontour van het plaatsgebonden (individuele) risico rond inrichtingen waarin opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en rond transportroutes gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water, buisleidingen). Voor transport gevaarlijke stoffen worden ruimtelijke plannen getoetst aan de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (RNVGS).

Voor de ontwikkelingen in het bestemmingsplan en de gevolgen op het gebied van externe veiligheid wordt verwezen naar het hoofdstuk over de uitvoerbaarheidsaspecten.

### **3.3.8**

## **Nationaal waterplan**

Het Nationaal Waterplan beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 moeten worden genomen om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Capelle aan den IJssel heeft ook een gemeentelijk waterplan, welke voldoet aan het Nationaal Waterplan. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het aspect water.

### **3.4**

## **Provinciaal beleid**

### **3.4.1**

## **Structuurvisie - Visie op Zuid-Holland**

Provinciale Staten hebben op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De

structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie.

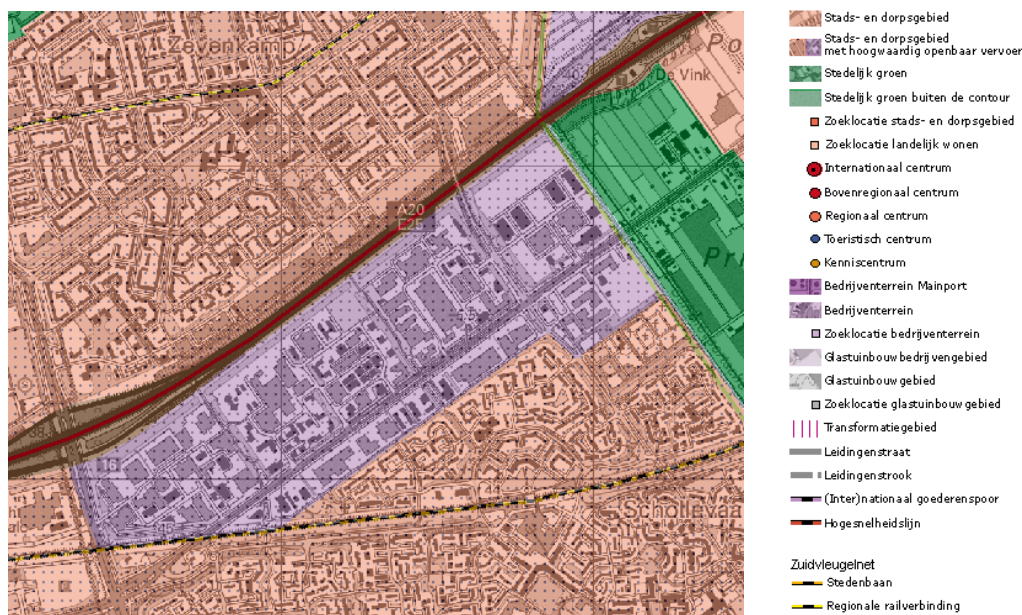
De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

De provincie onderscheidt vijf hoofdpogaven:

- Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel:
  - Behouden en aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid.
- Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
  - Verbeteren van de waterveiligheid;
  - Robuust en veerkrachtig watersysteem;
  - Duurzame energievoorziening.
- Divers en samenhangend stedelijk netwerk;
  - Versterken stedelijk netwerk;
  - Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters;
  - Verbeteren interne en externe bereikbaarheid;
  - Voldoende aanbod in verschillende woonmilieus;
  - Voorzien in een gezonde leefomgeving.
- Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
  - Ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen;
  - Behoud van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur;
  - Verbetering belevingswaarde en vermindering verrommeling;
  - Realiseren van een complete Ecologische Hoofdstructuur.
- Stad en land verbonden.
  - Versterken recreatieve functie en groenstructuur.

Ook de instrumenten die de provincie inzet, komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten (een functiekaart en een kwaliteitskaart), ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.' De functiekaart geeft de gewenste en mogelijke ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. De functiekaart is vergelijkbaar met de voormalige streekplankaarten. Het Hoofdweggebied is op de functiekaart aangeduid als bedrijventerrein en als stads- en dorpsgebied. Op de kwaliteitskaart zijn zowel de bestaande als de gewenste kwaliteiten verbeeld op een globale, regionale schaal. De kwaliteits-

kaart toont de diversiteit van Zuid-Holland en brengt de ruimtelijke kwaliteiten van provinciaal belang in beeld.



### Divers en samenhangend stedelijk netwerk

Zuid-Holland wil verstedelijking concentreren in en rond de steden in het stedelijk netwerk. Deze concentratie heeft agglomeratievoordelen voor bedrijven, voorzieningen en detailhandel. Het geeft mogelijkheden tot ketenvorming, efficiënte benutting van infrastructuur en ontwikkeling van efficiënte duurzame energiesystemen. Zuid-Holland werkt aan een aantrekkelijke leefomgeving en een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven. Het contrast tussen stad en land moet behouden blijven en kwaliteiten van stad en land worden versterkt en met elkaar verbonden. Door de verstedelijking compact te houden kan het open landschap behouden blijven. Het stedelijk netwerk heeft dan een samenhangend openbaar vervoersysteem, het zuidvleugelnetwerk, dat uitstekend aansluit op onder- en bovenliggende netwerken van wegen en water. Het verbindt belangrijke woon-, werk- en recreatielocaties met elkaar. Het systeem is in staat om grote aantallen mensen te verplaatsen en een snelle verbinding te vormen met andere stedelijke gebieden buiten Zuid-Holland.

### Zuidvleugelnet als stedelijk netwerk

Het stedelijk netwerk in de Zuidvleugel bestaat uit steden en dorpen die een samenhangend systeem vormen. Het is een gebied met sterk geconcentreerde en diverse stedelijke functies, van hoogstedelijk wonen tot intensieve vormen van recreatie. In het stedelijk netwerk moeten stedelijke ontwikkelingen zich concentreren rond wegen en knooppunten van openbaar vervoer. Het stedelijk gebied heeft daarmee vooral een verdichtingsopgave, die gepaard gaat met verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

#### Perifere detailhandel

In haar Structuurvisie Visie op Zuid-Holland benadert de provincie de uitbreiding van perifere detailhandel terughoudend. In haar visie moeten bedrijventerreinen voor bedrijven behouden blijven. De gemeente is van mening dat uitbreiding van grootschalige detailhandel op bedrijventerreinen - onder voorwaarden - mogelijk zou moeten zijn. Ook het aantal toegelaten branches die op grond van het provinciaal beleid op een bedrijventerrein zijn toegestaan, zouden moeten kunnen worden verruimd, met name voor categorieën van detailhandel die - gelet op hun omvang - moeilijk in een winkelcentrum inpasbaar zijn. Er moet een versoepeling van de regelgeving/benadering van perifere detailhandel komen. Voor vorenstaande is - als reactie op de actualisaties (2012) van de Structuurvisie en de Verordening Ruimte bij de provincie aandacht gevraagd. De structuurvisie is laatstelijk op 30 januari 2013 geactualiseerd.

#### Spoorverdubbeling

De nieuwe Provinciale structuurvisie geeft aan dat voor 2020 het spoor ter hoogte van Capelle aan den IJssel verdubbeld zal worden van twee naar vier sporen. Met deze mogelijkheid dient derhalve ook in het nieuwe bestemmingsplan rekening te worden gehouden.

#### 3.4.2

#### **Verordening Ruimte**

De provincie heeft in de Verordening Ruimte regels opgenomen over onder andere kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel. Hieronder worden deze regels kort toegelicht.

#### Kantoren

Uitgangspunt van het beleid is dat kantoren gevestigd moeten worden op locaties die goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Hierbij gaat het om bestaande haltes aan het Zuidvleugelnet binnen maximaal 10 minuten te voet of met hoogfrequente ov verbinding. Een uitzondering hierop zijn onder andere kleine zelfstandige kantoren van maximaal 1000 m<sup>2</sup> bvo. Verder zijn slechts bedrijfsgebonden kantoren - onder voorwaarden- toegestaan.

#### Bedrijventerreinen

Uitgangspunt voor bestemmingsplannen is het mogelijk maken van de hoogst mogelijke milieucategorie op het bedrijventerrein. Hiervan kan alleen worden afgeweken indien daartoe aanleiding bestaat in verband met toekomstige wenselijke ontwikkelingen. Afwijking van de eis dat in een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein de hoogst mogelijke milieucategorie moet worden toegelaten, is mogelijk indien in regionaal verband afspraken zijn gemaakt over het voorzien in voldoende ruimte voor bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie die mogelijk zou zijn op het bedrijventerrein.

Om de ruimte voor bedrijventerreinen optimaal beschikbaar te houden zijn (nieuwe) bedrijfswoningen uitgesloten. Er is geen noodzaak meer voor bedrijfswoningen door de moderne communicatie- en beveiligingsmiddelen

#### Detailhandel

Op bedrijventerreinen moet detailhandel zoveel mogelijk worden geweerd. Hierop bestaan uitzonderingen. Detailhandelsvestigingen die niet of niet goed inpasbaar zijn in de winkelcentra en niet essentieel zijn voor de kwaliteit van deze centra kunnen wel - perifeer - op een bedrijventerrein gevestigd worden. Hieronder worden onder andere verstaan: detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen, detailhandel in zeer volumineuze goederen, tuincentra, bouwmarkten en grootschalige meubelbedrijven. Daarnaast is het afhalen van via internet bestelde producten ook een uitzondering. Nieuwe locaties voor detailhandel mogen niet ten koste gaan van de bestaande detailhandelsstructuur in de wijkwinkelcentra en binnensteden.

De Verordening Ruimte is laatstelijk op 30 januari 2013 geactualiseerd.

### 3.5

## Regionaal beleid

#### 3.5.1

### Regionaal kantoren programma Stadsregio Rotterdam

Op 26 oktober 2011 heeft het algemeen bestuur van de Stadsregio Rotterdam het Regionaal kantorenprogramma vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van dit programma is enerzijds het uit balans zijn van vraag en aanbod in de kantorenmarkt en anderzijds de eis in de provinciale verordening Ruimte tot regionale afstemming. Het programma kan als kader dienen bij de beoordeling van nieuwe bestemmingsplannen voor kantoren.

Het programma wil als doelen bereiken:

- Het bieden van inzicht in de regionale Rotterdamse kantorenmarkt.
- Het bieden van een kader voor gemeenschappelijke ontwikkeling van markt en lokale overheden, van kantoren en bereikbaarheid op de juiste locaties.
- Het vastleggen van een gemeenschappelijke werkwijze, spelregels en besluitvorming.
- Het bieden van een basis voor afstemming met de regio Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland op metropoolregio-schaal.

Conform het huidige - provinciale - beleid gaat het programma er van uit dat 80% van het kantorenaanbod wordt gerealiseerd bij regionale (vervoers)knooppunten (onder andere Brainpark/Rivium). De overige 20% mag onder andere als ondersteunende zakelijke dienstverlening op bedrijventerreinen worden gerealiseerd. Vastgelegd is dat gemeenten in alle nieuwe bestem-

mingsplannen opnemen dat bij een kantoorvolume van meer dan 1000 m<sup>2</sup> een verplichte toets plaatsvindt aan de regionale kantoorprogrammering. Het Regionale kantorenprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

### 3.5.2

#### **Beleid detailhandelsstructuur 2012 Stadsregio Rotterdam**

Dit beleid is op 4 juli 2012 vastgesteld door de regioraad. Voor vestiging van detailhandel in bestaande gebieden handhaaft de stadsregio de provinciale regels. Perifere concentraties bieden plaats aan complementair, aanvullend aanbod ten opzichte van de centrumvoorzieningen en buurt- en wijkvoorzieningen. Het gedachtegoed van het PDV/GDV beleid zoals vastgelegd door de provincie blijft hiermee dus gehandhaafd.

De bovengemeentelijke regie op detailhandel is door de rijksoverheid volledig in de handen van de provincies geplaatst. In de Verordening Ruimte van de Provincie is vastgelegd dat advies van het REO nodig is bij ontwikkelingen op perifere locaties groter dan 1.000 m<sup>2</sup> bvo.

- Voor de grootschalige woonzaken (slaapkamers, bedden, keukens, woninginrichting, parket, keukens, en dergelijke) wordt vanuit de ruimtelijke ordening (bundeling, concentratie, efficiënt ruimtegebruik) en ten behoeve van de consument (herkenbaarheid, kwaliteit en variatie) ingezet op verdere concentratie binnen de aangewezen perifere concentraties (waaronder Capelle XL).
- Voor grootschalig aanbod, wat niet in te passen is in de hoofdwinkelcentra, kan vestiging op grootschalige concentratie Alexandrium Megastores worden overwogen.
- Voor tuincentra en bouwmarkten geldt dat gelet op de kenmerken van dit aanbod vestiging buiten de aangewezen concentratiegebieden bespreekbaar is omdat deze branches een eigen, van de woninginrichtingsbranches afwijkende, consumenten verzorgingsfunctie hebben.

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is als inspiratiekader gebruikt om detailhandelsinitiatieven in de regio Rotterdam te kunnen beoordelen.

Regionale afstemming is vereist wanneer een initiatief niet direct past in een bestemmingsplan. Detailhandelsontwikkelingen groter dan 2.000 m<sup>2</sup> bvo in bedoelde bestaande en nieuwe winkelconcentraties en ontwikkelingen op perifere locaties groter dan 1.000 m<sup>2</sup> bvo worden in regionaal verband beoordeeld. Hierbij sluit de stadsregio Rotterdam aan bij provinciale richtlijnen voor beoordeling. Inzake detailhandelsinitiatieven heeft de stadsregio Rotterdam een adviserende functie richting de provincie. De handhaving van de detailhandelsvoorschriften in bestemmingsplannen geschiedt door de gemeenten en de provincie.

### 3.5.3

#### **Waterbeheerplan HHSK 2010-2015, de Keur van Schieland, etc.**

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan HHSK 2010-2015, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken. Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert het HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

De visie is uitgewerkt in een concreet maatregelenplan:

1. Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe.
2. De waterkwaliteit voldoet tenminste aan de algemene milieukwaliteits-eisen.
3. Het waterhuishoudkundig systeem kent goede aan- en afvoermogelijkheden, waarbij de doorspoelbaarheid en de mogelijkheid om onder normale omstandigheden het waterpeil binnen zekere marges te handhaven, voldoende worden gewaarborgd.
4. Het watersysteem is zo ingericht dat het de ontwikkeling van biologisch gezond water bevordert.

Voor ontwikkelingen is het waterbeheerplan van HHSK 2010 - 2015 van het hoogheemraadschap van belang. Ontwikkelingen gaan vaak gepaard met een toename van het verharde oppervlak. In het waterbeheerplan van HHSK 2010 - 2015 is beschreven hoe het hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. In zijn algemeenheid geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak. De Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het aspect water.

## **3.6**

### **Gemeentelijk beleid**

#### **3.6.1**

##### **Visie woonboulevard**

De visie woonboulevard is in januari 2004 vastgesteld door de gemeenteraad. Naar aanleiding van deze gemeentelijke visie is de volgende beleidsregel vastgesteld:

“De Woonboulevard Capelle wordt begrensd door de A20, Capelseweg, Hoofdweg en de singel achter de huidige vestigingen van Karwei en Leenbakker. Het gaat daarmee om de Schinkelse baan en Lylantse baan. De zuidzijde van de Hoofdweg behoort tevens tot de woonboulevard. Het college werkt alleen mee aan vestiging van volumineuze detailhandel, passend binnen het thema ‘in en om het huis’. Vestigingen behorend tot de foodsector (bijvoorbeeld Albert Heijn XL) zijn uitgesloten.”

#### **3.6.2**

##### **Programma Revitalisering Hoofdweg**

Het programma Revitalisering Hoofdweg is op 11 november 2008 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, met een aantal onderzoeksvragen. Deze onderzoeken zijn gehouden in 2009 en 2010 en hielden rekening met grootschalige ontwikkelingen in het plangebied ( alsmede met ontwikkelingen in de gemeente Rotterdam - Alexander, rapport Movaris). Het betreft:

- De Planstudie wegenstructuur Noordoostrand Rotterdam (januari 2010, door Movaris).
- De Ontwikkelingsvisie en -strategie Hoofdweggebied Capelle aan den IJssel (juli 2010, door Bureau Stedelijke Planning).
- De Visie Externe Veiligheid (februari 2010 door DCMR Milieudienst Rijnmond).

Het bedrijventerrein Hoofdweg is door de stadsregio Rotterdam en door de provincie Zuid-Holland opgenomen als geprioriteerd terrein voor herstructurering in de periode 2011 tot en met 2013. Daarmee komt de Hoofdweg met voorrang in aanmerking voor financiële ondersteuning door de stadsregio Rotterdam en de PZH. In 2011 is daarom een Plan van Aanpak opgesteld. Dit Plan van Aanpak is op 13 september 2011 door het college vastgesteld.

Voor vak A wordt een ‘business case’ opgesteld. In deze business-case, inclusief ontwikkelplan, wordt systematisch en stap voor stap toegewerkt naar het beoogde eindbeeld.

In de vakken B, C en D wordt de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd.

Met betrekking tot de branchering staat in het Programma Revitalisering Hoofdweg het volgende:



*Langs de Hoofdweg (beide zijden) is ruimte voor detailhandel. Nu nog is deze detailhandel gericht op de auto-, woning- en doe-het-zelf branche, terwijl in uitzonderingsgevallen vrijstelling gegeven is aan andere branches. Verruimen van de branchemogelijkheden beïnvloedt de uitstraling in positieve zin. De Hoofdweg wordt zo de etalage van Capelle. Het provinciale beleid is en blijft echter uitgangspunt en beperkt de mogelijkheden tot brancheverruiming. Vooral nog beperkt de branchering zich tot grootschalige detailhandel met als thema 'in en om het huis'.*

Ten aanzien van de voorgestelde maatregelen in de Planstudie wegenstructuur Noordoostrand Rotterdam is inmiddels bekend geworden dat de voorgestelde infrastructurele maatregelen voor onbepaalde tijd worden uitgesteld omdat er vooralsnog van ruimtelijke ontwikkelingen geen sprake is.

In de studie van Stedelijke Ontwikkeling (Ontwikkelingsvisie en -strategie Hoofdweggebied Capelle aan den IJssel) wordt gesteld: 'De uitkomsten van de marktverkenning tonen aan dat een substantiële uitbreiding van (woon)winkels, kantoren en bedrijvigheid markttechnisch verantwoord is.' Hierbij wordt gedacht aan een toevoeging van kantoren met 15 tot 20.000 m<sup>2</sup>, grootschalige detailhandel met 17 tot 25.000 m<sup>2</sup> en 1 tot 1,5 ha voor bedrijven.

- Vooralsnog wordt de komende jaren geen substantiële uitbreiding voorzien van m<sup>2</sup> kantoor, gelet op de huidige marktomstandigheden en het regionale en provinciale beleid ten aanzien van kantoren, waarbij een stevige rem wordt gezet op nieuwbouw van kantoorpanden,.
- Ook de toevoeging van het aantal m<sup>2</sup> detailhandel zal naar verwachting lager uitvallen dan in de studie van Stedelijke Planning voorzien als gevolg van marktomstandigheden. Uitbreiding van de m<sup>2</sup> detailhandel zal gerealiseerd dienen te worden binnen het gebied dat daarvoor bestemd is (vak A en langs beide zijden van de Hoofdweg), met inachtneming van de bekende restricties met betrekking tot de branchering.
- Uitbreiding van bedrijvigheid zal voornamelijk dienen plaats te hebben in de overige delen van het Hoofdweggebied, indien zich kansen voordoen, met name door bij sloop/nieuwbouw hogere gebouwen te realiseren.

### 3.6.3

#### **Visie Detailhandel Wijk- en buurtwinkelcentra / CapelleXL**

De visie Detailhandel Wijk- en buurtwinkelcentra / CapelleXL (Woonboulevard) is op 26 januari 2010 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en beschrijft de detailhandelsmarkt van Capelle aan den IJssel. Ook wordt het toekomstperspectief besproken. Over CapelleXL wordt vermeld dat het vestigen van de dagelijkse sector op CapelleXL zeer onwenselijk is in relatie tot de huidige winkelstructuur. Voor de niet-dagelijkse sector is het denk-

baar dat bepaalde branches, die nu nog niet aanwezig zijn op CapelleXL worden toegestaan. Daarbij dient een integrale afweging te worden gemaakt, waarbij onder andere wordt gelet op de relatie tot de winkelstructuur in Capelle aan den IJssel, locatiebeleid en maatvoering. Wanneer voor bepaalde aanbieders geen passende locatie binnen de reguliere winkelstructuur voor handen is, dan kan de gemeente de aanvraag in overweging nemen. Nader onderzoek dient - mede gelet op het provinciale beleid in deze - uitgevoerd te worden.

#### **3.6.4**

##### **Nota Buitenreclame**

De Nota Buitenreclame is door de gemeenteraad vastgesteld op 6 februari 2012. De Nota geeft aan welke vormen van reclame waar zijn toegestaan en of hiervoor een vergunning nodig is. De nota maakt een onderscheid in reclamezones (voorzieningsgebieden (winkelen en reizen) en werken en reclamearme zones (wonen en recreëren). Reclame-uitingen worden in eerste instantie niet geregeld in het bestemmingsplan aangezien dit veelal geen ruimtelijke aspecten maar aspecten van welstand betreft. Wel is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen voor de aanwezige reclamezuilen langs de Capelseweg en binnen de horecabestemming.

#### **3.6.5**

##### **Structuurvisie Capelle aan den IJssel 2006-2020 (2005)**

De op 19 december 2005 door de gemeenteraad vastgestelde structuurvisie geeft op hoofdlijnen de gewenste toekomstige ontwikkeling van de gemeente weer. Voor de welvaart en welzijn van burgers is een vitale plaatselijke economie een voorwaarde.

In de structuurvisie is over het Hoofdweggebied het volgende opgenomen. In het Hoofdweggebied bevinden zich een aantal productiebedrijven die als werkgever voor laaggeschoolden van belang zijn. Een aantal van deze bedrijven zorgt ook voor bedrijfsspecifieke opleidingen om in de eigen behoefte te voorzien. Daarnaast moet aansluiting gevonden worden tussen de groeiende vraag in de samenleving naar persoonlijke dienstverlening en het aanbod aan laaggeschoolde arbeid. Hier liggen kansen voor nieuwe vormen van bedrijvigheid. Het Hoofdweggebied mengt productie en distributie met grootschalige detailhandel en met detailhandel in omvangrijke goederen (woonboulevard). Aan de overzijde van de Capelseweg ligt de woonboulevard "Capelle XL". Een logische aansluiting tussen de oudere Capelse woonboulevard en het nieuwe Alexandrium is gewenst. De ondernemers van de woonboulevard en de gemeente onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om dit gebied beter op de kaart te zetten. Een opwaardering van deze winkelboulevard voor grootschalige detailhandel is nodig om het gehele gebied aantrekkelijk te houden

voor zowel het publiek als voor de bedrijven die zich hier in de toekomst willen vestigen.

Het Hoofdweggebied is van oorsprong een bedrijventerrein. Door ontwikkelingen vanuit de markt is binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan al een aantal malen vrijstelling verleend voor grootschalige detailhandel in het segment 'in en om het huis'. Een studie naar de mogelijkheden van het Hoofdweggebied (potentiëstudie) is uitgevoerd. Deze studie geeft de verouderingsproblematiek weer, die de marktpositie van dit bedrijventerrein onder druk kan zetten, ondanks enkele sterke kernkwaliteiten, zoals bereikbaarheid, zichtlocaties en ligging in de regio.

De zichtlocatie, aan de A20, trekt bedrijven aan die belang hebben bij gedurfde architectuur en de nodige reclame op de gebouwen. De gemeente ziet graag dat meer bedrijven zichzelf (en Capelle) op deze wijze presenteren. De nabijheid van het randstedelijke knooppunt Alexander en het toenemende gebruik van de Hoofdweg als ontsluitingsweg voor de aangrenzende woonwijken leiden ertoe dat de zone A20/Hoofdweg zich steeds meer ontwikkelt tot een gebied met een invulling met meerdere functies. Intensievere bebouwing, zorgvuldig ruimtegebruik en een verhoging van de kwaliteit van de buitenruimte kunnen van de zone A20/Hoofdweg een representatief bedrijventerrein met een bovenregionale betekenis maken.

Om de scheiding tussen lokaal en bovenlokaal verkeer te bevorderen moeten maatregelen genomen worden om te voorkomen dat de lokale wegen extra sluisverkeer van de rijkswegen aantrekken. Mogelijke maatregelen moeten in een intergemeentelijke werkgroep worden besproken en worden uitgewerkt.

De architectuur van de bebouwing langs de Hoofdweg heeft soms het karakter van een bedrijfsterrein, soms van grootschalige detailhandel. Bij de toetsing van bouwplannen moet meer op de architectonische uitstraling van het gebouw op zijn omgeving worden beoordeeld.

### **3.6.6**

#### **Structuurvisie Capelle aan de IJssel 2030**

De vorige structuurvisie was gebaseerd op de strategische visie Capelle 2020 waarin het uitgangspunt was dat er minimaal 65.000 mensen zouden wonen in Capelle aan den IJssel. Hiertoe was een woningbouwprogramma van 3.000 woningen opgesteld. In de nieuwe toekomstvisie, de Stadsvisie Capelle 2030, is dit uitgangspunt losgelaten. Niet het toevoegen van woningen, maar het toevoegen van kwaliteit is het nieuwe uitgangspunt. De aandacht gaat niet langer uit naar verdere groei maar naar stadsverbetering. De herijking zorgt er tevens voor dat de nieuwe Structuurvisie voldoet aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (2008). Volgens de nieuwe Wro is een structuurvisie vormvrij, maar dient een structuurvisie wel te beschikken over een uitvoeringsprogramma om de uitvoerbaarheid van de plannen veilig te stellen.

In de structuurvisie komen de ruimtelijke ontwikkelingen vanuit wonen, economie, verkeer en vervoer, buitenruimte, sport, recreatie, welzijn, onderwijs en zorg samen. Daarbij worden hoofdlijnen geformuleerd en afwegingen en keuzes gemaakt. De vaststelling van de structuurvisie is in de zomer van 2013 voorzien.

### **3.6.7**

#### **Woonvisie Capelle aan den IJssel, Kiezen voor de kwaliteit van wonen (2007)**

De Woonvisie (2007) geeft doelstellingen aan voor het wonen. De doelstellingen zijn vertaald in een strategisch woningbouwprogramma.

In het Hoofdweggebied is in vak M woningbouw gerealiseerd. Het ligt niet in de rede woningbouw toe te voegen.

De Woonvisie 2013 - 2020 wordt naar verwachting in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. De Woonvisie wordt geactualiseerd, zodat deze aansluit op de uitgangspunten van de Stadsvisie 2030 (vastgesteld d.d. 2 juli 2012). Ook is er de afgelopen jaren wet- en regelgeving gewijzigd, waaraan voldaan moet worden.

De gemeente kan niet meer uitbreiden. Het toevoegen en verbeteren van de kwaliteit van en aan de woningen en de omgeving is de hoofdopgave voor de komende jaren. De richting is deels al bepaald door de woningmarktafspraken met de Stadsregio Rotterdam en de Prestatieafspraken met woningcorporatie Havensteder.

In de geactualiseerde Woonvisie zal de nadruk op actief beheer en vernieuwing liggen. Dit betekent dat de aandacht moet uitgaan naar het versterken van de Capelse woonmilieus en het herstel van de woon-milieubalans. Concreet houdt dit in dat het aandeel compact suburbane woonmilieus binnen onze woningvoorraad zal worden verminderd en waar mogelijk schaarse (dorpse landelijke en exclusieve) woonmilieus worden toegevoegd.

### **3.6.8**

#### **Visie SLIM Reizen**

Op 6 juli 2009 heeft de gemeenteraad de verkeersvisie Slim Reizen vastgesteld. In deze visie voor de periode 2010-2020 wordt beschreven hoe de verkeersproblemen worden aangepakt en tegelijk de leefbaarheid en veiligheid kan worden verbeterd.

Met betrekking tot het Hoofdwegplein en de omgeving wordt in de verkeersvisie geconcludeerd, dat ook met grootschalige infrastructurele ingrepen de bereikbaarheidsproblemen heel moeilijk op te lossen zijn. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met beperkte bereikbaarheid bij een eventuele grootschalige ontwikkeling van het Hoofdweggebied. Door meer aandacht

te besteden aan het promoten van alternatieven en het optimaliseren van de bestaande situatie kunnen problemen worden verminderd.

Tevens wordt in de verkeersvisie met betrekking tot het Hoofdwegplein en de omgeving een aantal vervolgstappen genoemd, die voor verbeteringen in de bereikbaarheid kunnen zorgen. Deze stappen zijn onder andere:

- inzetten op mobiliteitsmanagement met concrete doelen;
- onderzoek naar optimalisatie verkeersregelininstallaties, met name op het Hoofdwegplein c.a.;
- aansluiting van de wijk Capelle-Schollevaar op de Hoofdweg nader bestuderen.

Tevens zal nader worden onderzocht in hoeverre de (directe en/of indirecte) ontsluiting van het Hoofdweggebied op Rijksweg A20 kan worden verbeterd.

### **3.6.9**

#### **Slim op de fiets**

Het beleid voor de fiets is verder uitgewerkt in het Fietsplan 2010-2020 'Slim op de fiets'. In verhouding tot vergelijkbare gemeenten in Nederland neemt de fiets een relatief bescheiden plaats in Capelle in. Het fietsaandeel op korte afstanden ligt op 26%. Er is dus volop ruimte voor verbeteringen. Om deze achterstand weg te werken, richt de Fietsnota zich vooral op verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur. Anders gezegd: betere fietspaden en nieuwe verbindingen waar nodig en mogelijk. Ander belangrijk speerpunt vormen de fietsparkeervoorzieningen. Voldoende goede stallingen bieden het fietsgebruik een belangrijke impuls. Tenslotte zullen de inwoners van Capelle beter worden geïnformeerd over de mogelijkheden en voordelen van de fiets, onder meer door het uitbrengen van een fietskaart en door aan te sluiten bij landelijke campagnes om het fietsgebruik stimuleren. De maatregelen uit het fietsplan moeten leiden tot een toename van het fietsaandeel met 3% in 2020 ten opzichte van 2007. Verder wil Capelle bij een volgende Fietsbalans op minimaal drie van de vier aspecten (gebruik, concurrentiepositie, fietsparkeren en directheid) voldoen aan de landelijke norm.

Uit het Fietsplan blijkt dat in het Hoofdweggebied geen ontbrekende schakels aanwezig zijn. De Capelseweg, Hoofdweg, het Nelson Mandelapad en de Schollevaartsedreef maken deel uit van een regionale fietsroute (Fietsnet Stadsregio Rotterdam).

Een knelpunt betreft de lange wachttijden voor de fietser voor de verkeerslichten op het kruispunt Hoofdweg - Capelseweg.

### **3.6.10**

#### **Welstandsnota**

Op 26 maart 2007 heeft de gemeenteraad de Welstandsnota gemeente Capelle aan den IJssel vastgesteld. Hierin wordt aangegeven aan welke welstandscriteria bouwplannen worden getoetst en op welke accenten er in bepaalde gebieden of bij bijzondere objecten specifiek wordt gelet.

De Welstandsnota wordt herzien. Dit is noodzakelijk door gewijzigde wet- en regelgeving. Medio 2012 zijn de kaders besproken binnen de raadscommissie Stadontwikkeling en -beheer. De aandachtspunten die hier zijn genoemd, zijn meegenomen in de 'Kadernotie herziening welstandsbeleid Capelle aan den IJssel'.

Uitgangspunt van het nieuwe beleid is enerzijds het aanpassen aan de nieuwe wetgeving en anderzijds het beperken van de regelgeving op het gebied van welstand. In de huidige wet- en regelgeving heeft de burger meer ruimte gekregen om bouwopgaven vergunningvrij uit te voeren. Er worden 3 niveaus van welstand onderscheiden: welstandsluw, regulier en bijzonder. De wijze van toetsen is per welstandsniveau verschillend. Ook wordt het aantal gebiedstypen beperkt. De welstandscriteria worden in aantal gereduceerd en in een versimpelde vorm beschreven. Daarnaast wordt er meer gebruikt gemaakt van toelichtende afbeeldingen om uit te leggen wat gewenst is.

### **3.6.1.1**

#### **Stedelijk waterplan en deelwaterplan**

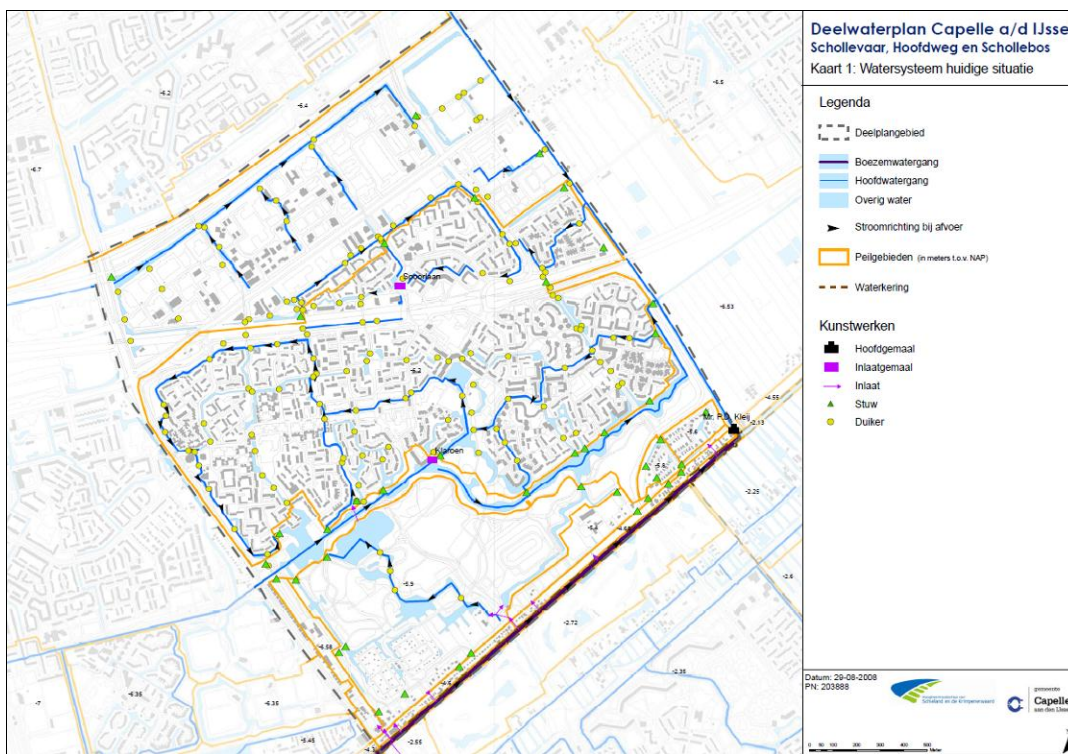
Water en ruimtelijke ordening hebben met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de ordenende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beiden is daarom noodzakelijk om problemen zoals wateroverlast, slechte waterkwaliteit, tekort aan waterkwaliteit, verdroging, en dergelijken te voorkomen.

Capelle leeft met water: Het gebied ten zuiden van de Ringvaart ligt ongeveer 2 meter beneden de zeespiegel. Het gebied ten noorden maar liefst 5 meter. Het klimaat verandert en het gaat vaker harder regenen. Er is ruimte nodig om dat water kwijt te kunnen. Nu en in de toekomst. Ook de kwaliteit van het water kan beter. Net als in de rest van het land is het de afgelopen jaren achteruit gegaan. Er is kortom werk aan de winkel.

De gemeente Capelle aan den IJssel en het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben samen een Stedelijk Waterplan opgesteld. De belangrijkste doelen van het waterplan zijn: wateroverlast voorkomen, gezond water, meer van water genieten en een prettige leefomgeving creëren. Met het waterplan in zijn totaliteit streeft de gemeente naar een robuust watersysteem van voldoende kwaliteit met een aantrekkelijke uitstraling dat aansluit bij de natuurlijke omstandigheden op en om het grondgebied van Capelle aan den IJssel.

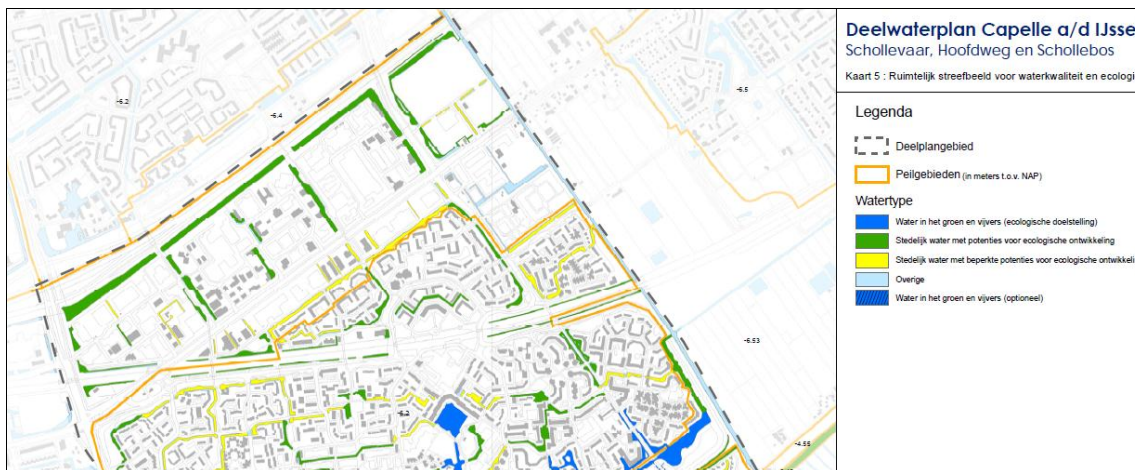
Naast het stedelijk waterplan zijn er verschillende deelwaterplannen opgesteld waaronder het deelwaterplan Schollevaar, Hoofdweg, Schollebos. De deelwaterplannen beschrijven een samenhangend strategisch beleid voor het beheer van het watersysteem. Dit betekent dat de huidige watergangen in het gebied

behouden blijven, zo is er ruimte om oppervlaktewater kwijt te kunnen en overtollig water af te kunnen voeren bij wateroverlast.



Deelwaterplan Schollevaar, Hoofdweg, Schollebos

In het deelwaterplan worden voor de verschillende waterthema's, per gebied, maatregelen voorgeschreven. De maatregelen die betrekking hebben op het Hoofdweggebied zijn algemeen van aard.

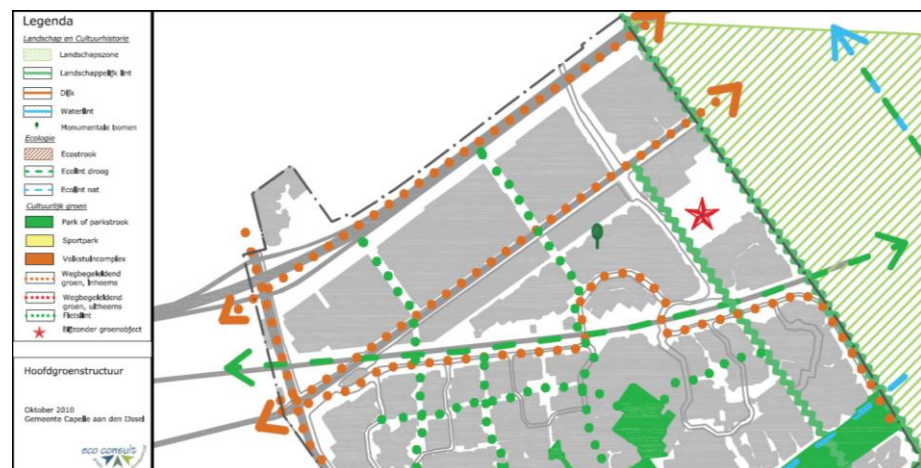


### 3.6.12

#### Groenvisie

De Groenvisie is op 19 september 2011 vastgesteld. Deze visie laat zien hoe Capelle aan den IJssel er op het gebied van groen voor staat en geeft een antwoord op de vraag: hoe zorgen we ervoor dat die groene kwaliteit blijft, mee ontwikkelt en sterker wordt? De hoofddoelstelling van de Groenvisie is het instandhouden, verbeteren en nieuw ontwikkelen van groenvoorzieningen die bijdragen aan een veelzijdige, gevarieerde, gezonde en prettige leefomgeving voor mens, dier en plant.

De Visie wijst de hoofdgroenstructuur van Capelle aan den IJssel aan. Deze bestaat uit de dragers 'landschap en cultuurhistorie', 'ecologie' en 'cultureel groen'. De hoofdstructuur is onaantastbaar en krijgt optimale aandacht op het gebied van inrichting, beheer en onderhoud. De Groenvisie geeft daarnaast uitgangspunten voor de thema's ontwerp, inrichting en sortiment, beheer en onderhoud, bomen, ecologie, duurzaamheid en milieu en communicatie en participatie. In de uitvoeringsagenda worden de vervolgacties benoemd om de visie waar nodig concreter te maken.



Hoofdgroenstructuurkaart

#### Hoofdweggebied

In het Hoofdweggebied bevinden zich een aantal elementen uit de Capelse hoofdgroenstructuur. De elementen hebben elk hun eigen (bestaande of gewenste) kenmerken:

- Het groen langs de A20, de Capelseweg en de Hoofdweg is gecategoriseerd als wegbegeleidend groen met een inheems beplantingskarakter. Streefbeeld: beplanting en bomenrijen zorgen voor de begeleiding en accentuering van de verkeerswegen; iedere weg heeft zijn eigen karakteristiek en vertoont eenheid in het groenprofiel.
- De groenzone langs de spoorlijn is een droog ecolint. Een ecolint vervult een bovenlokale natuurfunctie. Vanuit een bovenlokaal ecolint kan flora en fauna zich door de stad verspreiden. Ecolinten zijn lijnvormige, kruidenrijke groenzones.



- Langs het Nelson Mandelapad en het Martin Luther Kingpad liggen fietslinten. Streefbeeld: fietslinten zijn afwisselende smalle en bredere groenzones met vaak een parkachtige sfeer. Hierin bevinden zich ongedwongen slingerende fietspaden. De fietslinten zorgen voor een groene dooradering van het stedelijke gebied.
- De begraafplaats is gecategoriseerd als een bijzonder groenobject. Streefbeeld: een kwalitatief hoogwaardige groene inrichting eventueel met mogelijkheden voor medegebruik als park- en wandelgebied.
- Het fietspad langs de Burgemeester Schalijlaan en de Schollevaardsedreef maakt onderdeel uit van een landschappelijk lint. Dit is een lijnvormige landschappelijke beplantingsstructuur, die verwijst naar het oorspronkelijke landschap.

### 3.6.13

#### **Nota parkeernormen Capelle aan de IJssel**

Op 14 maart 2006 is door het college van burgemeester en wethouders de Nota parkeernormen Capelle aan den IJssel vastgesteld. Nieuwe ontwikkelingen moeten aan deze parkeernormen voldoen. Bij herinrichting moet het aantal bestaande parkeerplaatsen van vóór de herinrichting minimaal weer terugkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden beoordeeld of het aantal plaatsen nog voldoet op basis van de parkeernota.

### 3.6.14

#### **Archeologiebeleid**

De gemeente Capelle aan den IJssel heeft op 20 september 2010 een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten vastgesteld, waaronder de Archeologische Waardenkaart Capelle aan den IJssel (AWK) en de Nota Archeologie. In de nota is onder andere de voorwaarde opgenomen, dat bestemmingsplannen voorzien moeten zijn van een archeologieparagraaf, planregels en een archeologische verbeelding.

Het archeologisch beleid van de gemeente waarborgt een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het gemeentelijk beleid sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het “Verdrag van Malta” is ontwikkeld en dat sinds 1 september 2007 van kracht is via de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Doel van het archeologisch beleid is (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden binnen een te ontwikkelen plangebied vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een

archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

### **3.6.15**

#### **Cultuurhistorie**

Per 1 januari 2012 is - het gewijzigde - artikel 3.1.6., tweede lid, onderdeel a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Dit houdt in dat de cultuurhistorische waarden binnen het plangebied uitdrukkelijk moeten worden meegenomen in elk bestemmingsplan. Gemeenten moeten een analyse maken van de cultuurhistorie in een bestemmingsplangebied, en daar conclusies aan verbinden die in het bestemmingsplan verankerd worden. Anders dan het sectorale beschermingsinstrumentarium, biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om niet alleen het object en zijn omgeving, maar ook andere waardevolle structuren, gebieden, cultuurlandschappen en archeologische waarden op te nemen.

### **3.6.16**

#### **Milieubeleidsplan Capelle aan den IJssel 2009-2012**

In november 2009 heeft de raad het Milieubeleidsplan 2009-2012 'van ambitie naar actie' vastgesteld. Uitgangspunt van het milieubeleidsplan is het op hoger ambitieniveau brengen van het milieubeleid. De nadruk van het milieubeleidsplan ligt op de uitvoering van acties, waarbij de integrale benadering met andere beleidsvelden voorop staat, waaronder ruimtelijke ordening.

Belangrijke speerpunten van het milieubeleid liggen dan ook op het gebied van klimaat, duurzame ontwikkeling, geluid, externe veiligheid, bodem en licht. In het milieubeleidsplan worden drie ambitieniveaus onderscheiden:

1. Basis: uitvoeren van de wettelijke taken/regelgeving op alle milieuthema's (voortzetten van huidig beleid en voldoen aan nieuwe wettelijk verplichte taken).
2. Plus: extra aandacht en gebruikmaken van beleidsruimte of financiële inspanningen.
3. Koploper: streeft naar maximaal milieurendement om een optimaal resultaat te bereiken; daarbij ook inzetten op maatregelen en activiteiten die op lange termijn rendement hebben.

Voor duurzame ontwikkeling en energie/klimaat is als ambitie niveau gekozen voor koploper, terwijl voor geluid, externe veiligheid, geluid en licht als ambitieniveau voor plus is gekozen. Dit betekent dat er gestreefd wordt naar het realiseren van woningen die een lagere EPC hebben dan het bouwbesluit en

gebruikmaken van een laag temperatuursysteem. Daarnaast het gebruik van duurzame materialen zoals het gebruik van FSC-hout en het zoveel mogelijk opnieuw gebruiken van materialen zoals beton met het gebruik van maximaal 20% betongranulaat.

De raad heeft in december 2012 besloten om het milieubeleidsplan met twee jaar te verlengen met een nieuw uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma 2013-2014 is een voortzetting van het huidige Milieubeleidsplan.

### **3.6.17**

#### **Klimaatbeleid 2009-2012**

##### *Wettelijk kader*

De doelstelling van het klimaatbeleid is vermindering van broeikasgassen, door vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

##### *Internationale afspraken*

In 1997 werden in het Japanse Kyoto voor het eerst internationale afspraken gemaakt over CO<sub>2</sub>-reductie. Ook Nederland nam hier aan deel. Als gevolg van deze internationale afspraak zal een belangrijk deel van de in Kyoto afgesproken Nederlandse CO<sub>2</sub>-reductie door gemeenten moeten worden gerealiseerd.

De daarop volgende jaren hebben de klimaatop in Bali, Kopenhagen en Cancún er toe geleid dat wordt erkend dat de mondiale temperatuurstijging beperkt moet worden tot onder de 2 graden Celsius en dat het Kyoto protocol verlengd wordt.

##### *Klimaatakkoord VNG-Rijk*

November 2008 heeft de VNG met het Rijk een Klimaatakkoord ondertekend voor de periode 2007-2011. In dit akkoord is vastgelegd dat er een vermindering van broeikasgassen moet plaatsvinden in 2020 van 30% ten opzichte van 1990. Dit houdt in een energiebesparing van 2% per jaar en het aandeel duurzame energie moet 20% zijn in 2020.

In dit klimaatakkoord wordt onder andere de nadruk gelegd op de volgende thema's:

- Duurzame energieproductie: het aandeel duurzame energie in 2020 is 20%;
- Energiezuinige en gebouwde omgeving: in 2020 is de nieuwbouw klimaat neutraal en het energieverbruik van woningen en gebouwen 50% lager. Daarnaast wordt de EPC stapsgewijs aangescherpt;
- Duurzame bedrijven: bij de periodieke controle is energiebesparing een prioriteit;
- Klimaatbestendige leefomgeving.

Ondertussen is deze doelstelling door het kabinet verlaagd en deze sluit qua ambitie voor de reductie van broeikasgassen aan bij de Europese doelstelling: 20% reductie in 2020 ten opzichte van 1990.

#### *Intentieverklaring Stadsregio Rotterdam*

Op 29 oktober hebben de bestuurders van de 16 regiogemeenten onderstaande intentieverklaring ondertekend: 'De CO<sub>2</sub> uitstoot binnen de stadregio Rotterdam moet omlaag. Hiervoor bundelen wij onze krachten. CO<sub>2</sub> reductie heeft in ons klimaatbeleid de hoogste prioriteit. De tweede prioriteit, het klimaatbestendig maken van de regio, is onze volgende uitdaging. Voorjaar 2008 zijn de actieprogramma's van individuele gemeenten voor CO<sub>2</sub> reductie gebundeld in een regionale klimaatagenda'.

#### *Stimuleringsregeling lokaal Klimaatbeleid*

In 2009 is de stimuleringsregeling lokaal klimaat beleid vastgesteld. Deze regeling heeft primair als doel om gemeenten en provincies te stimuleren structurele activiteiten te ondernemen en maatregelen te treffen gericht op vermindering van broeikasgassen om daarmee een bijdrage te leveren aan de kabinetsdoelstellingen.

In het klimaatbeleid is als project opgenomen dat er energiezuinige woningen worden gebouwd. Dit betekent dat bij de realisatie van woningen en utiliteitsbouw een verscherpte EPC wordt nagestreefd, met als doel het realiseren van woningen en utiliteitsbouw met een EPC die 25% lager ligt dan het bouwbesluit.

#### **3.6.18 Prostitutiebeleid (seksinrichtingen)**

Op 4 juli 2000 heeft de gemeenteraad naar aanleiding van het voorstel inzake het prostitutiebeleid en het aanvullen van de Algemeen Plaatselijke Verordening, het prostitutiebeleid voor de gemeente vastgesteld. Besloten is seksinrichtingen geen bestemming binnen woongebieden te geven en het maximum aantal vergunningen te stellen op één. Die ene inrichting kan gerealiseerd worden binnen het plangebied van het bestemmingsplan Rivium of binnen het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan Hoofdweg. Hiertoe is een afwijkingbevoegdheid opgenomen in dit bestemmingsplan. Een "nulbeleid" was gelet op het rijksbeleid niet toegestaan. Op dit moment is er een wetwijziging in voorbereiding. Als deze wetwijziging wordt doorgevoerd kan een gemeente wel een "nulbeleid voeren".

# Uitvoerbaarheids- aspecten

# 4

## 4.1

### **Geluidhinder**

#### *Wettelijk Kader*

De Wet geluidhinder (Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen te hoge geluidbelastingen. Sinds 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. De zonebreedte bij een binnenstedelijke weg bedraagt 200 m gemeten vanuit het hart van de weg. Voor gezoneerde wegen geldt een grenswaarde van 48 dB voor geluidsgevoelige bestemmingen.

Een groot gedeelte van het Hoofdweggebied is gelegen binnen de zone van de A20 en van de Hoofdweg. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid tot vestiging van bedrijfsgebouwen met bijbehorende kantoorruimte. Omdat dit geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn in de zin van de Wgh hoeven deze objecten niet te worden getoetst aan de Wgh. Wel dient de geluidwering van de gevels van de kantoren te voldoen aan het Bouwbesluit.

Ook langs spoorwegen bevinden zich onderzoekszones, waarvan de breedte per traject varieert. Binnen deze zones, waarvan de breedte is opgenomen in het Besluit Geluidshinder (2006) dient te worden aangetoond dat de geluidsbelasting op de gevels van nieuwe geluidsgevoelige objecten voldoet aan de wettelijke normen.

In het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaai heeft de gemeente Capelle aan den IJssel een geluidsrapportage opgesteld voor haar grondgebied. Aan de hand van deze inventarisatie heeft de gemeente een actieplan opgesteld waarin staat aangegeven welke maatregelen er in de toekomst worden genomen om de geluidshinder verder terug te dringen. Bij de spoorbaan in het Hoofdweggebied zullen geluidschermen worden geplaatst en raildempers worden aangebracht. Met de plaatsing hiervan zal begin 2014 worden begonnen.

## 4.2

### **Luchtkwaliteit**

#### *Wettelijk kader*

De Wet milieubeheer, afdeling 5.2 Luchtkwaliteitseisen betreft het wettelijk kader met betrekking tot de luchtkwaliteit. Dit onderdeel wordt ook wel 'Wet Luchtkwaliteit' genoemd welke op 15 november 2007 in werking is getreden. Met het inwerking treden van deze wet is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Het gedeelte van het Besluit luchtkwaliteit 2005 dat betrekking heeft op de grenswaarden voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen is opgenomen als bijlage 2 behorende bij de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer, afdeling 5.2 (luchtkwaliteitseisen) ziet hierdoor toe op de bescherming van de gezondheid van de mens ten gevolge van de luchtkwaliteit.

Door inwerkingtreding van de 'Wet Luchtkwaliteit' behoeven kleine projecten, waaronder ontheffingsprocedures, niet meer getoetst te worden aan de Wet milieubeheer, afdeling 5.2 (luchtkwaliteitseisen). Hierbij gaat het om de introductie van het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM, artikel 5.16, lid 4 van de Wet milieubeheer). Indien de concentraties van een stof een stijging tot 1% van de jaargemiddelde grenswaarde van de betreffende stof bedragen dan wordt dit beschouwd als 'niet in betekenende mate'. Binnen gestelde omvangsgrenzen (< 1500 woningen bij één ontsluitingsweg) is geen toetsing aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit noodzakelijk. Verondersteld wordt dat er bij deze omvangsgrenzen geen stijging groter dan 1% zal plaatsvinden. Op 19 december 2008 en 18 maart 2009 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (RBL) gewijzigd. Belangrijkste wijzigingen zijn de locatie van toetsen bij inrichtingen, de introductie van het toepasbaarheidsbeginsel en het blootstellingscriterium.

#### *Onderzoek*

De ontsluiting van het bedrijventerrein vindt plaats via de Hoofdweg. Dit is ook de enige weg waarvan in de Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK) gegevens zijn opgenomen. Er zijn gegevens beschikbaar over de hoeveelheden personenauto's, middelzwaar vrachtverkeer, zwaar vrachtverkeer en bussen. Als uitgangspunt voor dit onderzoek is gesteld dat alle vrachtverkeer afkomstig is van het bedrijventerrein en dat de gevraagde toename in bedrijvigheid zich uitsluitend zal vertalen in een evenredige toename van de genoemde categorieën vrachtverkeer. Het aantal personenauto's wordt in het onderzoek gelijk gehouden. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2015.

De verkeersintensiteiten zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	Intensiteit (mvt/etm)	fractie middel	fractie zwaar	fractie bus
Hoofdweg	11.635	3,5%	2,5%	0,3%
Hoofdweg + 25%	11.811	4,3%	3,1%	0,3%
Hoofdweg + 50%	11.985	5,1%	3,6%	0,3%

Voor de snelheid is uitgegaan van normaal stadsverkeer. De berekening is uitgevoerd voor een basistype weg.

De berekening is uitgevoerd met het verspreidingsmodel CAR II (versie 10.0, juni 2011). Het model rekent de bijdrage van de weg uit aan de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) uit op 15 m uit de as van de weg. Deze bijdrage wordt opgeteld bij de achtergrondconcentratie die op deze plek heerst als gevolg van bronnen die verder weg gelegen zijn, inclusief de A20. In tabel 2 staan de berekende concentraties.

Voor beide onderzochte stoffen zijn wettelijke grenswaarden. De maximale jaargemiddelde concentratie is voor beide componenten 40 µg/ m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> is er ook een grenswaarde voor het aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde concentratie groter is dan 50 µg/ m<sup>3</sup>. Dat aantal mag niet hoger zijn dan 35.

	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		PM <sub>10</sub> Aantal dagen overschrijding
	Jaargem.	Jm achtergr.	Jaargem.	Jm achtergr.	
Hoofdweg	30,3	29,4	24,8	24,7	9
Hoofdweg +25%	30,6	29,4	24,8	24,7	9
Hoofdweg +50%	30,9	29,4	24,9	24,7	9

Uit de tabel blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> langs de Hoofdweg in 2015 ruim onder de grenswaarden zullen liggen (resp. 30,3 en 24,8 µg/m<sup>3</sup>). Als gevolg van het toegenomen vrachtverkeer na uitbreiding zullen de optredende concentraties iets toenemen, maar de Gebiedsinventarisatie Hoofdweg blad 21 van 44 grenswaarden zullen niet overschreden worden. Een toename van de bedrijvigheid van 25% leidt tot een toename van 0,3 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> en een niet berekenbare toename van PM<sub>10</sub>. Een toename van 50% leidt tot 0,6 µg/ m<sup>3</sup> extra NO<sub>2</sub> en 0,1 µg/ m<sup>3</sup> extra PM<sub>10</sub>. Al deze toenames zijn niet in betekenende mate, zodat een verder luchtonderzoek rondom de geplande uitbreiding niet nodig zal zijn.

### Conclusie

Met behulp van de beschikbare gegevens is een indruk verkregen van het effect van de voorgenomen revitalisering en de daarbij behorende groei van de bedrijvigheid op bedrijventerrein Hoofdweg op de luchtkwaliteit. Uit de berekening blijkt dat een toename van het vrachtverkeer van 25 of van 50% niet zal leiden tot overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties liggen ruim onder de genoemde grenswaarden, dus ook een eventuele verdere stijging van de verkeersintensiteit zal niet leiden tot overschrijdingen. Een toename van het aantal personenauto's als gevolg van de toegenomen bedrijvigheid zal niet leiden tot een berekenbare extra lucht-

verontreiniging. Hierbij kan verder nog opgemerkt worden dat langs de Hoofdweg geen huizen zijn gelegen (met uitzondering van een enkele bedrijfswoning) en dat er zich ook geen mensen langere tijd zullen ophouden. Het is conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 niet nodig de luchtkwaliteit langs de Hoofdweg te toetsen op basis van het blootstellingcriterium.

### 4.3

#### **Bodem**

##### *Wettelijk kader*

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (1985) diende een bodemonderzoek verricht te worden met het oog op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. In het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening is dit indirect geregeld in artikel 3.1.6. De gemeente moet onderzoek verrichten naar de bestaande toestand en deze toetsen aan de wenselijke bodemkwaliteit. Op sterk verontreinigde grond mogen geen gevoelige objecten, zoals woningen worden gerealiseerd.

Het bodemonderzoek is opgebouwd uit verschillende fases. In eerste instantie wordt een BIS-toets (Bodem Informatie Systeem) uitgevoerd, waarbij gekeken wordt naar historische gegevens over de bodem. Uitgangspunten hierbij zijn in het verleden uitgevoerde bodemonderzoeken, historische informatie over voormalige bedrijvigheid en gedempte sloten en de huidige potentieel bodembedreigende activiteiten. De BIS-toets wordt verder aangevuld met vooronderzoek volgens de NEN 5725 om uitsluitsel te geven of de potentieel bodembedreigende activiteiten hebben kunnen leiden tot bodemverontreiniging. Als een verontreiniging aannemelijk is, wordt doormiddel van een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN 5740 en in sommige gevallen ook volgens de NEN 5707 bepaald of de verontreiniging ernstig is.

Op grond van artikel 8 van de Woningwet dient te worden voorkomen dat er gebouwd wordt op een bodem die zodanig verontreinigd is dat schade of gevaar te verwachten is voor de gezondheid van gebruikers. Dit wordt voorkomen met het uitvoeren van bodemonderzoek. Op basis van de bodemfunctiekaart zijn de terugsaneringswaarden bij functiegerichte saneringen in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) vastgesteld. De terugsaneerwaarden zijn dan gelijk aan de maximale waarde van de functieklassen. Het Hoofdweggebied heeft op de gemeentelijke bodemfunctiekaart de functie industrie gekregen. Het plangebied is eind jaren 70 gerealiseerd en opgehoogd met zand uit de Zevenhuizerplas. De grond is op de bodemkwaliteitskaart aangeduid als licht verontreinigd. Het terrein rond de Cypresbaan, waar in het verleden autosloperijen aanwezig waren, is gesaneerd.



### *Conclusie*

Er hoeft geen bodemonderzoek te worden verricht, aangezien in het bestemmingsplan geen nieuwe directe bouwmogelijkheden zijn opgenomen. Bij nieuwe projecten waarbij de grond geroerd wordt is in de omgevingsvergunning vastgelegd dat er bodemonderzoek plaats moet vinden.

## **4.4**

### **Waterparagraaf**

#### *Wettelijk kader*

Water en ruimtelijke ordening hebben met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de ordenende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beide is derhalve noodzakelijk om problemen zoals wateroverlast, slechte waterkwaliteit, verdroging, etc. te voorkomen. Per 1 november 2003 is door een wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. In het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening is dit geregeld in artikelen 3.1.1. en 3.1.6. Vanaf het begin van de planvorming dient overleg gevoerd te worden tussen gemeente, waterbeheerders en andere betrokkenen. Doel van dit overleg is gezamenlijk de uitgangspunten en wensen vanuit duurzame watersystemen en veiligheid te vertalen naar concrete gebiedsspecifieke ruimtelijke uitgangspunten. Hierbij geldt dat afwenteling moet worden voorkomen en dat de drietrapsstrategie “vasthouden, bergen en afvoeren” moet worden gehanteerd. Daarnaast wordt ook beleid gevoerd ten aanzien van kwaliteit door het scheiden van schoon en vuilwater. Bij nieuwbouw moet een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden, zodat hemelwater niet wordt afgevoerd op het riool maar wordt afgevoerd naar oppervlaktewater.

#### **Waterbeleid**

##### Europees beleid

In 2000 is de kaderrichtlijn water vastgesteld waarin communautaire maatregelen zijn opgenomen betreffende water. Het doel van deze richtlijn is een integrale benadering van het waterbeheer. Dit betekent dat de interne samenhang tussen oppervlaktewater en grondwater, zowel waar het kwaliteits- als kwantiteitsaspecten betreft, als uitgangspunten genomen worden. Daarnaast betekent de integrale benadering dat diverse beleidsterreinen, waaronder de ruimtelijke ordening, door de richtlijn worden bestreken.

##### Rijksbeleid

De beleidsdoeleinden uit de Nota Ruimte met betrekking tot het waterbeleid zijn als volgt gedefinieerd: het vergroten van de veiligheid, het beperken van de wateroverlast en het veiligstellen van de zoetwatervoorraad. Water wordt, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, gezien als ordenend principe.

Het waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw is geformuleerd in het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' en is voortgekomen uit het 'Advies Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw van de Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw'(Commissie-Tielrooy, 2000). Het gaat hierin alleen om de aanpak voor veiligheid en overlast en niet om watertekort, kwaliteit of verdroging.

#### Provinciaal beleid

Aandachtspunten bij het streven naar een veerkrachtige duurzame inrichting en beheer in zowel bestaand als nieuw stedelijk gebied zijn de realisering van extra open water, de afkoppeling van schoon verhard oppervlak van de riolering, de aanleg van verbeterd gescheiden rioleringsstelsels, het saneren van vervuilingbronnen, de realisering van een natuurvriendelijke oeverinrichting en een duurzamer gebruik van (leiding-)water.

#### Waterbeheerder

De betrokken waterbeheerder bij het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). De waterbeheerder is verantwoordelijk voor het kwantitatief en kwalitatief waterbeheer en voor het onderhoud aan de waterkeringen. Het Hoogheemraadschap heeft een waterbeheersplan opgesteld. Water, plassen, vaarten, sloten en rivieren moeten geschikt zijn om in en bij te kunnen wonen, werken en recreëren. Daarnaast speelt water een belangrijke rol bij natuur- en milieuontwikkeling. Om dit te bereiken moet water gezond zijn, goed worden beheerd en onderhouden en niet worden belast met vervuilende stoffen. Het waterpeil moet in orde zijn en water moet een thuisbasis zijn voor verschillende planten en dieren. Al deze onderdelen zijn verwerkt in het waterbeheersplan.

Het uitgangspunt van het waterbeheersplan is meer ruimte voor water om:

- steden en land in te richten;
- samen te werken aan gezond en veilig water, dat ook voor volgende generaties beschikbaar is;
- water te kunnen aan- en afvoeren en te kunnen bergen en vasthouden;
- wateroverlast tegen te gaan;
- natuur te ontwikkelen;
- te recreëren.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hanteert voor het ontwerp en de inrichting van een gebied een aantal algemene uitgangspunten. Zo moet worden zorggedragen dat:

1. de veiligheid tegen overstromingen gegarandeerd blijft;
2. het watersysteem duurzaam voldoet aan de normen voor berging, aan- en afvoer (wateropgave). Bij waterberging geldt de regel dat bij de toename in verharding de exact benodigde hoeveelheid waterberging door de waterbeheerder wordt berekend. Indien bestaand water gedempt wordt dient deze oppervlakte één op één te worden gecompenseerd. Als deze waterberging ter plaatse niet te realiseren is dient dit elders bin-

nen het zelfde peilgebied, zo dicht mogelijk bij de locatie te worden gecompenseerd;

3. de waterkwaliteit niet achteruitgaat dan wel kan verbeteren;
4. het beheer en het onderhoud van het watersysteem, de waterkeringen en de wegen op een verantwoorde en efficiënte wijze mogelijk zijn;
5. negatieve effecten zoveel mogelijk worden voorkomen. Indien noodzakelijk worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen;
6. er geen afwenteling plaatsvindt van negatieve effecten.

#### Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft in samenwerking met het Hoogheemraadschap het deelwaterplan voor de wijken Schollevaar, Schollebos en Hoofdweg opgesteld. Dit plan geeft weer hoe de gemeente het waterbeleid implementeert (zie ook paragraaf 3.6).

#### Huidige situatie waterhuishouding

Hierna wordt ingegaan op de huidige en toekomstige situatie van het watersysteem en de waterketen. Het watersysteem is het samenhangend geheel van grond- en oppervlaktewater dat binnen een gebied aanwezig is. De waterketen omvat het verzamelen, transporteren en zuiveren van afvalwater en het beperken van verontreiniging van het oppervlaktewater door lozingen (emissies). Ook het afstromend regenwater van verhard oppervlak valt hieronder.

#### Huidige waterkwantiteit

Het aspect waterkwantiteit heeft uitsluitend betrekking op het watersysteem.

#### *Watersysteem*

Het Hoofdweggebied maakt deel uit van het peilgebied Prins Alexander en Eendragtspolder. Het vaste peil is -6,50 m. N.A.P. Het maaiveld ligt op circa NAP -4,9 m en er is sprake van kwel.

Overtollig water en kwel worden onder vrij verval richting de Schollevaartsche tocht ten oosten van het plangebied afgevoerd. De Schollevaartsche tocht voert het water af richting het gemaal bij de Ringvaart van de Polder Prins Alexander, dat het water uitslaat op deze Ringvaartboezem.

In het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen.

Ten behoeve van het uit te voeren onderhoud aan de hoofdwatgang, dienen onderhoudsstroken te worden vrijgehouden van ten minste 5 m over de gehele lengte van de watgang. Nadere bijzonderheden over de onderhoudsverplichtingen zijn vastgelegd in de legger van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De onderhoudsstroken van de betreffende hoofdwatgangen zijn bestemd met de dubbelbestemming 'Waterstaat'. De watgangen in het plangebied worden bestemd met de bestemming 'Water'.

### Huidige waterkwaliteit

Het aspect waterkwaliteit heeft zowel betrekking op het watersysteem als op de waterketen. Voortbouwend op deze tweedeling is de beschrijving van de waterkwaliteit aangegeven.

#### *Watersysteem*

In de polders van Capelle wordt op verschillende meetpunten de waterkwaliteit bepaald. In het plangebied ligt één meetpunt. Uit het waterkwaliteitsspooronderzoek (2006) blijkt dat de kwaliteit over het algemeen slecht is. In het plangebied is de waterbodem licht verontreinigd. In het water komen verontreinigingen en meststoffen vanuit het landelijke en het stedelijke gebied voor (afspoeling wegen, riooloverstorten, bestrijdingsmiddelen, et cetera).

#### *Waterketen*

Op 7 november 2011 is door de raad het verbreed gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2015 vastgesteld. Hierin zijn de kaders voor het doelmatig omgaan met afvalwater en hemelwater omschreven. Tevens is in het GRP de gemeentelijke zorgplicht grondwater omschreven. Voor een beschrijving van het transport en de verwerking van rioolwater uit Capelle aan den IJssel wordt naar dit plan verwezen

In het Hoofdweggebied bevinden zich drie verschillende stelsels: gemengd, gescheiden en verbeterd gescheiden. In het hoofdweggebied bevinden zich twee gemengde overstorten, 14 hemelwateruitlaten 6 nooduitlaten. Deze laatste nooduitlaten fungeren als overstort van een stelsel waarop mogelijk de wegen binnen het bedrijventerrein zijn aangesloten. Het dakoppervlak is afgekoppeld.

### Toekomstige waterkwantiteit

#### *Watersysteem*

Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt vanuit het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard het advies uit te gaan van een minimale drooglegging van 1,3 m voor de vloerpeilen van woningen en van 1 m voor het maaiveld. Met betrekking tot de waterkwantiteit is op dit moment geen (groot-schalige) verandering te verwachten. De basisstructuur van het huidige watersysteem zal als gevolg van het bestemmingsplan niet worden aangetast.

### Toekomstige waterkwaliteit

#### *Watersysteem*

Een verdere verslechtering van de huidige waterkwaliteit dient te worden voorkomen. Met het oog op de doelstelling van duurzame waterhuishouding wordt ernaar gestreefd de waterkwaliteit te verbeteren. Dit is mogelijk door zoveel mogelijk de doorstroming in de watergangen te bevorderen, watergangen te voorzien van voldoende waterdiepte en door de aanleg van natuurvriendelijke oevers daar waar mogelijk (en daar waar deze nog niet aanwezig zijn). De watergangen in het Hoofdweggebied worden volgens planning in 2013 gebaggerd. Natuurvriendelijk ingerichte oevers bevorderen het zelfreinigend

vermogen en geven een impuls aan de ecologische potenties van het water. Tevens kan bij de aanleg ervan het waterbergend vermogen van de watergang worden vergroot, van belang voor de waterkwantiteit.

#### *Waterketen*

In het plangebied worden geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De hoeveelheid afvalwater uit het gebied zal hierdoor niet toenemen. Uitgangspunt voor eventuele nieuwbouw is de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel (direct afkoppelen van dakoppervlakken naar open water daar waar mogelijk).

In de 'Leidraad aan- en afkoppelen verharde oppervlakten' van de werkgroep Riolering West-Nederland (WRW) is aangegeven welke oppervlakken in aanmerking komen voor afkoppeling. Daarnaast geeft de Leidraad aan op welke manier en onder welke voorwaarden deze oppervlakken kunnen worden afgekoppeld. Het dakoppervlak van nieuwbouw komt in principe altijd in aanmerking voor afkoppeling. Hierbij zal er op worden toegezien dat geen uitlogende materialen worden gebruikt in de dakconstructies.

## **4.5**

### **Externe veiligheid**

#### **4.5.1**

##### **Inleiding**

Het aspect externe veiligheid betreft het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid wordt uitgedrukt in een persoonsgebonden risico en een groepsrisico. Het persoonsgebonden risico wordt uitgedrukt in de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeluk binnen die inrichting. Dit risico is een maatstaf voor de persoonlijke veiligheid van mensen die in de omgeving van een risicovolle activiteit wonen of werken (objecten).

Het groepsrisico betreft de kans dat per jaar een groep mensen in minimaal een bepaalde omvang slachtoffer wordt van een ongeval. In het besluit wordt dit gedefinieerd als de (cumulatieve) kans dat tenminste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting waar een ongeval plaatsvindt waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

Het groepsrisico moet worden bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting. Voor het groepsrisico gelden, anders dan voor het plaatsgebonden risico, geen grenswaarden, maar slechts oriënterende waarden. Het gaat om een maatschappelijke verantwoordingsplicht aan de hand van het risico. Ten

aanzien hiervan moet een belangenafweging plaatsvinden. Onderscheid wordt gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Ten aanzien van externe veiligheid is onderzoek verricht door de DCMR Milieudienst Rijnmond. De resultaten van het onderzoek zijn in de volgende paragrafen opgenomen.

In de volgende paragraaf worden de verschillende risicobronnen met hun risiconiveau beschouwd, waarna aansluitend elementen worden aangedragen voor de verantwoording van het groepsrisico van de verschillende risicobronnen.

De VRR is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen (artikel 13 lid 3 Bevi). In het kader van het vooroverleg over het bestemmingsplan is advies (20 november 2012/veiligheidsadvies 3811/024) uitgebracht door de veiligheidsregio VRR (zie Bijlage). Dit advies is in onderstaande tekst verwerkt. In het advies wordt ingegaan op de aspecten plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

#### 4.5.2

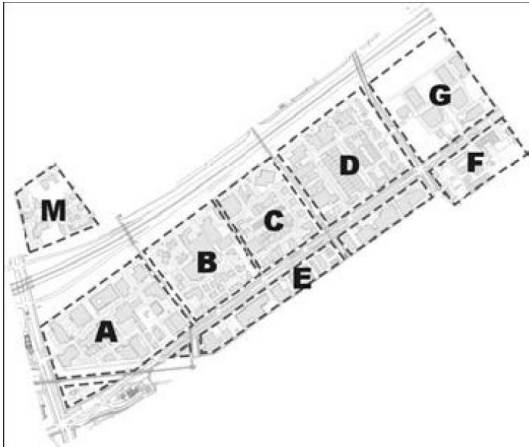
#### **Gebiedskenmerken en populatie**

Het bedrijventerrein Hoofdweg ligt aan de A20, een rijksweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, langs het spoor en langs een buisleiding (gas). Daarnaast zijn in en nabij het gebied enkele LPG-tankstations aanwezig. Door de Milieudienst Rijnmond DCMR is onderzoek gedaan naar het aspect externe veiligheid. Hierin zijn twee scenario's doorgerekend: een groei van de werkgelegenheid van 25% en 50% op basis van het huidige gebruik. Voor vak A is een ander groeiscenario gehanteerd. Voor dit vak is uitgegaan van de uitbreiding van de al bestaande meubelboulevard. Het aantal bezoekers op jaarbasis is door de gemeente begroot op 500.000.

In het oostelijke deel van het plangebied zijn concrete ontwikkelingen bekend (vak F) daarom is voor dit deel niet uitgegaan van een populatieverdichting, maar is de werkelijke bevolkingstoename als gevolg van deze ontwikkelingen gebruikt. De gebruikte gegevens staan in onderstaande tabel.

RVMK-gebied <sup>1</sup> Revitalisering akaanduiding	Huidige situatie		Toekomstige situatie		
	inwoners	arbeiders	inwoners	arbeiders (25% groei)	arbeiders (50% groei)
1281 "vak M"	110	2937	110	3671	4406
1281 "vak A"	0	1202	0	1503	1803
1282 "vak B&C"	16	2595	16	3244	3893
1283 "vak D"	0	1283	0	1604	1925
1284 "vak G"	0	560	0	800	1000
1285 "vak E"	16	908	16	1135	1362
1286 "vak F"	0	370	0	370 <sup>2</sup>	370

De aanduiding van de vakken is in onderstaande afbeelding weergegeven.



#### 4.5.3

#### Risicobronnen

Voor de groepsrisicoberekeningen is gebruik gemaakt van de transportcijfers die anticiperen op het Basisnet. In of nabij het plangebied bevinden zich een aantal inrichtingen waarvan het invloedsgebied zich uitstrekt tot over het plangebied. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Inrichting	afstand tot plangebied	invloedsgebied
MK Automotive, Lisbaan	0	80
Shell, Burg. van Dijklaan	0	150
Servauto, Capelseweg	0	150
BP, Capelseweg, Rotterdam	55 <sup>3</sup>	150

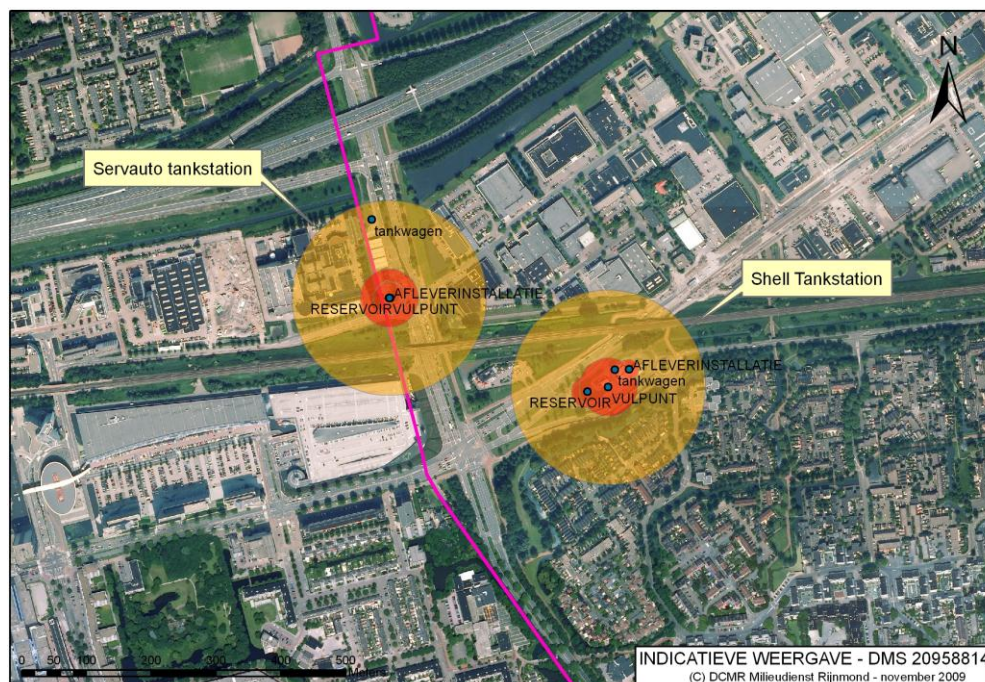
Shell Verkoopmaatschappij NV

Op de Burgemeester van Dijklaan 1 is een LPG-tankstation gevestigd. In de milieuvergunning van het LPG-tankstation is een doorzetsbeperking opgenomen tot 1.000 m<sup>3</sup> LPG per jaar. Overeenkomstig de Regeling externe veiligheid inrichtingen is de risicoafstand 45 m en het invloedsgebied 150 m. Zie de volgende tabel:

Locatie	vulpunt	reservoir	afleverzuil
PR 10 <sup>-6</sup>	45	25	15

Binnen het invloedsgebied zijn objecten aanwezig. Het groepsrisico ligt in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde (0,8). Na volledige realisatie van de meubelboulevard is er wel sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De factor is dan 1,2.

In onderstaande afbeelding zijn de PR 10<sup>-6</sup> contouren (in rood) en het invloedsgebied (in geel) weergegeven.



In 2005 is met de LPG-sector het "Convenant LPG-autogas" gesloten. Hierin is afgesproken bepaalde maatregelen door te voeren die het bevoorraden van LPG-tankstations veiliger maken. Deze maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd, waardoor ten opzichte van 2005 sprake is van een grote veiligheidstoename. Wanneer rekening wordt gehouden met deze maatregelen bedragen deze factoren respectievelijk 0,03 en 0,06. Uit jurisprudentie is gebleken dat voor de verantwoording van het groepsrisico rekening mag worden gehouden met de doorvoering van deze maatregelen.

#### Servauto

Op de Capelseweg 399 is een LPG-tankstation gevestigd. In de milieuvergunning van het LPG-tankstation is een doorzetbeperking opgenomen tot 1.000 m<sup>3</sup> LPG per jaar. Overeenkomstig de Regeling externe veiligheid inrichtingen is de risicoafstand 45 m en het invloedsgebied 150 m. Zie de volgende tabel:

Locatie	vulpunt	reservoir	afleverzuil
PR 10 <sup>-6</sup>	45	25	15

Binnen het invloedsgebied zijn objecten aanwezig. Het groepsrisico ligt in de huidige situatie boven de oriëntatiewaarde (4,6). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het grote bezoekersaantal per jaar (circa 12.000.000) van de Woonmall (Rotterdam). Als rekening wordt gehouden met de maatregelen van het LPG-convenant ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico bedraagt respectievelijk 0,15 en 0,04 van de oriëntatiewaarde. Hierdoor zijn de volgende plaatsgebonden risicocontouren van toepassing:

Locatie	vulpunt	reservoir	afleverzuil
PR 10 <sup>-6</sup>	45	25	15

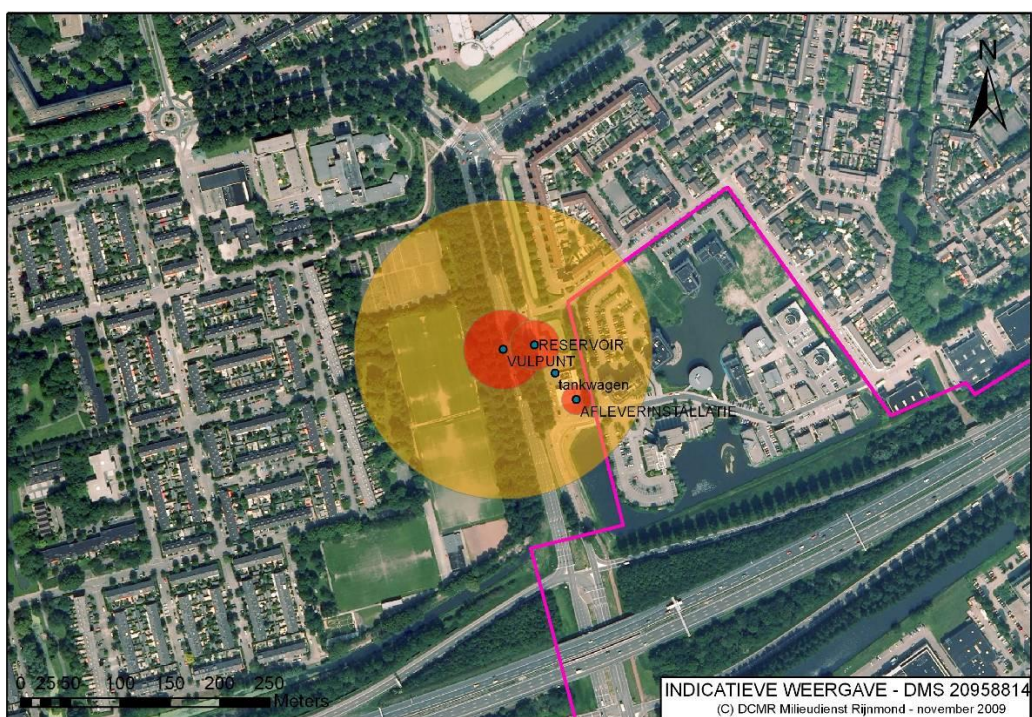


### BPstation, Capelseweg Rotterdam

Op de Capelseweg in Rotterdam is eveneens een LPG-tankstation gevestigd. In de milieuvergunning van het LPG-tankstation is een doorzetbeperking opgenomen tot 1.500 m<sup>3</sup> LPG per jaar. Overeenkomstig de Regeling externe veiligheid inrichtingen is de PR 10<sup>-6</sup> contour van het vulpunt op 110 m gelegen. De 10<sup>-6</sup> contour moet op de verbeelding worden aangegeven. Het groepsrisico ligt in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde en de vaststelling van het bestemmingsplan heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Locatie	vulpunt	reservoir	afleverzuil
PR 10 <sup>-6</sup>	40	25	15

De contouren zijn weergegeven op onderstaande afbeelding. De PR 10<sup>-6</sup> contouren overschrijden de gemeentegrens (paars) niet. Het invloedsgebied valt wel over Capels grondgebied.



### MK Automotive Services BV

Aan de Lisbaan 6 bevindt zich MK Automotive Services BV. De activiteiten van het bedrijf hadden betrekking op het mengen en opslaan van autoreparatielakken. Het bedrijf is inmiddels verhuisd en de milieuvergunning van het bedrijf is ingetrokken.

### Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

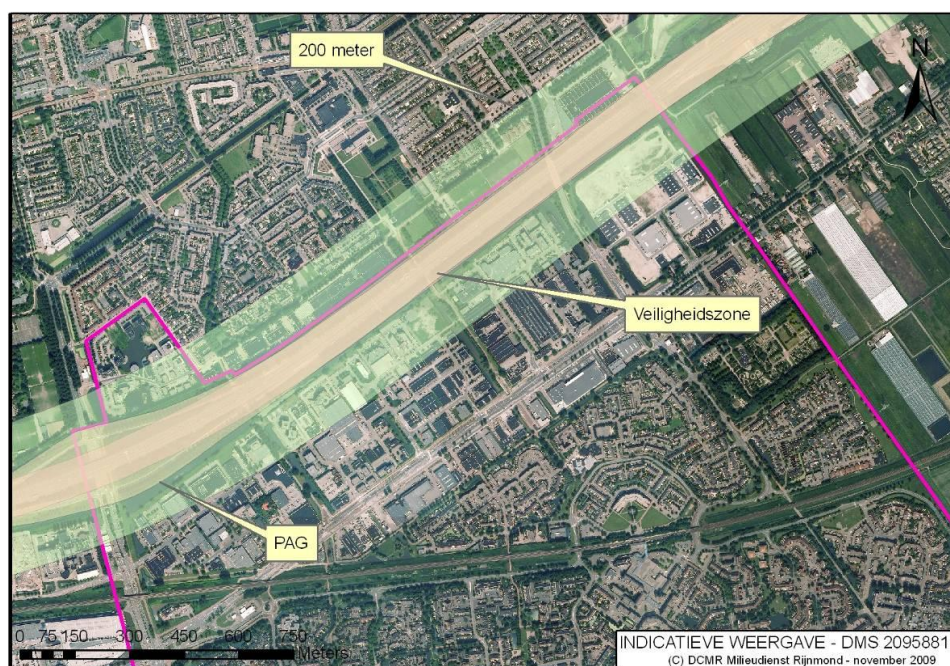
Over rijksweg A20 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor de A20 zijn groepsrisicoberekeningen uitgevoerd voor het aantal transporten met GF3 (LPG) door DCMR Milieudienst Rijnmond.

In onderstaande tabel is weergegeven met welke veiligheidsafstanden en welk plasbrandaandachtsgebied (PAG) rekening moet worden gehouden.

Wegvak	Beschrijving	GF3 (max)	Veiligheidsafstand (v.a. as van de weg)	PAG (v.a. rand van de weg)
Z51	A20: knp Terbregseplein-afsl 17	10.952	32 m	30 m

De veiligheidszone van wegvak Z51 bedraagt 32 m (vanaf het midden van de weg) en reikt daarmee niet tot de bebouwing van het plangebied. Het PAG van 30 m begint bij de rand van de weg en reikt daardoor wel tot het plangebied.

Uit de kwantitatieve risicoanalyse komt naar voren dat het groepsrisico voor de omgeving zich nog net onder de oriëntatiewaarde bevindt. Na volledige realisatie van de meubelboulevard en een verdichting van 25% voor de rest van het gebied is er wel sprake van een geringe overschrijding van de oriëntatiewaarde. De factor is dan 1,10. Bij een verdichting van 50% voor de rest van het gebied (inclusief meubelboulevard) is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde met een factor van 1.35.



#### Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

Over de spoorlijn Rotterdam-Gouda vindt eveneens vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Door de DCMR is een risicoanalyse uitgevoerd. Hiervoor is rekening gehouden met onderstaande transportcijfers.

**Transport gevaarlijke stoffen baanvak Rotterdam westelijke splitsing naar Gouda, Traject 30100, spoorvak 33 R'dam Blijdorp - Gouda**

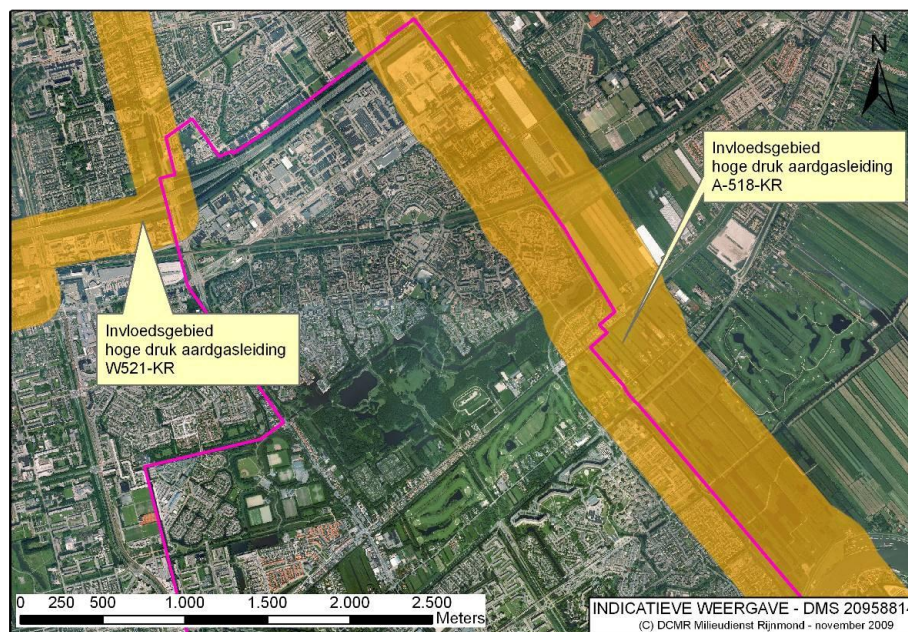
Stofcategorie		Aantallen transport obv basisnet	
A	Brandbare gassen	1440	
B2	Giftige gassen	910	
B3	Giftige gassen	0	
C3	Giftige vloeistoffen	6020	
D3	Giftige vloeistoffen	1110	
D4	Zeer giftige vloeistoffen	180	

Uit de berekeningen blijkt dat er bij huidige en bij toekomstige vervoersaantallen geen sprake is van een PR  $10^{-6}$ -contour buiten de spoorbaan. Het groepsrisico in de huidige en toekomstige situatie nadert de oriënterende waarde, maar deze wordt echter niet overschreden. Voor de toekomst zijn twee verschillende berekeningen uitgevoerd met dezelfde aannamen als bij de berekeningen voor de A20. Er is slechts een gering verschil tussen de berekeningen. De oorzaak hiervoor is dat slechts een klein gedeelte van het Hoofdweggebied direct langs het spoor ligt zodat de bijdrage van het aantal aanwezigen in het Hoofdweggebied op de hoogte van groepsrisico gering is. Het groepsrisico bedraagt in alle gevallen 0,64 maal de oriëntatiewaarde.



#### Hogedruk aardgasleiding W521-KR

Het betreft een leiding met een diameter van 16 inch en een druk van 40 bar. De inventarisatieafstand voor het groepsrisico is 170 m. De leiding heeft ter plaatse geen PR  $10^{-6}$  contour. Wel moet in het bestemmingsplan een belemmeringstrook van 4 m worden vastgelegd. Uit een berekening blijkt dat de leiding ter hoogte van de gemeente Capelle aan den IJssel geen groepsrisico heeft.



#### Hogedruk aardgasleiding A518-KR

De hogedruk aardgasleiding A518-KR loopt langs de oostelijke gemeentegrens. Deze heeft een diameter van 30 inch en een druk van 66,2 bar. De inventarisatieafstand voor het groepsrisico is 380 m.

Ter plaatse heeft de leiding geen PR  $10^{-6}$  contour, maar er moet wel een belemmeringstrook van 5 m in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Binnen deze afstand mogen geen bestemmingen worden gerealiseerd die het oprichten van bouwwerken toestaan en moet een vergunningenstelsel gelden voor werken en werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de buisleiding.

Voor de leiding A-518 ligt het groepsrisico in de huidige situatie en nieuwe situatie ver onder de oriëntatiewaarde). Hierbij is rekening gehouden met een toename van 150 personen als gevolg van de ontwikkeling van 'Capelle XL'. Hierbij wordt rekening gehouden dat in het bestemmingsplan in de omgeving van de gasleiding de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet aan de orde is.

#### 4.5.4

##### **Beschrijving maatgevend scenario**

Voor de relevante risicobronnen zijn worst-case en meest geloofwaardige scenario's beschouwd. Voor het bepalen van het resteffect (inschatting van het aantal doden en gewonden) zijn de volgende worst-case scenario's beschouwd:

1. BLEVE bij het LPG tankstation bij één van de drie LPG tankstations.
2. Loodsbrand (groot) met toxische verbrandingsproducten bij MK Automotive.
3. Toxisch scenario (instantaan falen van een tankwagen met ammoniak op de A20).
4. Toxisch scenario (instantaan falen spoorketelwaggon ammoniak).

5. Fakkelfbrand (guillotinebreuk) hogedruk aardgastransportleiding (W-521-04) en (A-518).

Daarnaast is voor de relevante risicobronnen gekeken naar het meest geloofwaardige scenario. Indien er binnen de 1% letaliteitscontour geen (voorzien) objecten aanwezig zijn, zullen hiervoor geen aanvullende maatregelen geadviseerd worden. De relevante scenario's zijn:

6. Loodsbrand (klein) met toxische verbrandingsproducten bij MK Automotive.
7. Toxisch scenario (lekkage van een tankwagen met ammoniak op de A20).
8. Toxisch scenario (lekkage spoorwaggon ammoniak).
9. Fakkelfbrand (lekkage) hogedruk aardgastransportleiding (W-521-04) en (A-518).

Ad 2/7 wordt verder niet op ingegaan, omdat het bedrijf is vertrokken.

#### Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om op eigen kracht zich in veiligheid te brengen.

Voor elk incidentscenario is de mogelijkheid van zelfredding verschillend. Zelfredding kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van het aantal slachtoffers, omdat de meeste slachtoffers vooral in de eerste minuten tot half uur van het ongeval vallen. Naast verschillen per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden. Aanwezigheid van bijvoorbeeld vluchtwegen, mate van voorbereid zijn, het aantal mensen en hun fysieke condities en het al dan niet tijdig geven van duidelijke instructies, zijn belangrijke factoren.

Ad 1: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een BLEVE- incident met een tankwagen met vloeibaar gas geldt dat een potentieel incident zich opbouwt in de tijd en zich voor aanwezigen onverwacht kan voltrekken. De effectafstanden zijn groot. De BLEVE kan binnen 20 tot 30 minuten plaatsvinden. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits tijdig aangevallen wordt met ontruiming en er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Ad 3/4/7/8: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een incident met een tankwagen of spoorwaggon met toxische stoffen, geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar voor omwonenden. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen, denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handwijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

Ad 5/9: Voor het beschouwde incidentscenario als gevolg van een brand na leidingbreuk of lekkage geldt dat een fakkelbrand zich zeer snel (instantaan of binnen enkele minuten) kan ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor aanwezigen. Ontvluchting is mogelijk, mits er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

#### Beheersbaarheid

Het criterium beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verder escalatie van het incident kunnen voorkomen. Voor een adequate inzet van de hulpverleningsdiensten zijn de volgende punten van belang:

- Bereikbaarheid.
- Opstel mogelijkheden.
- Inzetbaarheid van middelen (onder andere bluswatervoorziening).

De bluswatervoorziening binnen het plangebied is conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding met uitzondering van het deel van het spoortraject Rotterdam-Gouda en de Rijksweg A.20. Ten behoeve van de secundaire bluswatervoorziening is er voldoende open water, maar momenteel is niet duidelijk of de brandweer hier dicht genoeg bij kan komen om er gebruik van te maken.

#### 4.5.5

#### **Advies veiligheidsregio**

De Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond heeft het volgende geadviseerd:

1. Herontwikkeling of nieuwbouw binnen de 1% letaliteitcontour van de hogedruk aardgastransportleidingen A-518 of W-521-04 (15 meter vanuit het hart van de leiding) zodanig te construeren dat aanwezigen bij een dreigende fakkelbrand meer tijd en gelegenheid hebben om te vluchten. Voor het ontvluchten van de voorziene objecten is het wenselijk minimaal één (nood)uitgang van de hogedruk aardgastransportleidingen af te richten. Alle (nood)uitgangen in voldoende mate aan te laten sluiten op de infrastructuur van de omgeving.
2. Herontwikkeling of nieuwbouw binnen de 15 meter van het hart van de hogedruk aardgastransportleidingen A-518 of W-521-04 zodanig te construeren dat het bouwwerk beschermd is tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) als gevolg van een fakkelbrand. Hierbij kan voor de gevels gericht naar de hogedruk aardgastransportleidingen gedacht worden aan blinde gevels of het beperken van het glasoppervlak. De gevels en/of het glasoppervlak die gericht zijn naar de hogedruk aardgastransportleidingen behoren bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux > 15 kW/m<sup>2</sup>. Bij de verlening van omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand of fakkelbrand op de gevel.

3. Het plangebied laten voldoen aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening zoals gesteld conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). Dit behoort ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de afdeling OI&P van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond District Oost.
4. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezigen personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

#### 4.5.6

##### **R e s t e f f e c t**

De beschouwde risicobronnen kunnen in de voorziene plannen tot incidenten leiden die vallen in maatrampklasse I (toxisch scenario op de A20), II (toxisch scenario op het spoortraject Rotterdam - Gouda en BLEVE scenario LPG tankstation Shell), III (BLEVE LPG tankstations BP en Servauto en fakkelbrand hogedruk aardgastransportleiding W-521-04) en IV (fakkelbrand hogedruk aardgastransportleiding A-518).

De maatrampklasseschaal loopt op van I tot en met V, waarbij III beheersbaar wordt geacht door de hulpverleningsdiensten. Voor maatrampklasse IV zal hulp van omliggende (veiligheids-)regio's ingeschakeld moeten worden. De genoemde maatregelen hebben nauwelijks tot geen kwantificeerbaar effect op het berekende aantal slachtoffers. Echter, de kans op het zich catastrofaal ontwikkelen van een incident neemt af en de effecten kunnen verder teruggedrongen worden.

#### 4.5.7

##### **C o n c l u s i e**

In het plangebied liggen voor geen enkel van de hiervoor genoemde risicobronnen binnen de  $10^6$  plaatsgebonden risicocontour. Het groepsrisico vanwege het LPG-tankstations, rijksweg A.20, het spoor en de buisleidingen blijven in de huidige situatie onder de oriënterende waarde. Wel ligt een deel van het plangebied in het invloeds- en/of effectgebied van de risicobronnen. In de toekomst kan het groepsrisico stijgen boven de oriënterende waarde bij een volledige revitalisering van het bedrijventerrein.

Bij de uitwerking van de plannen wordt gekeken naar de mogelijkheden om voldoende afstand te creëren tussen de risicobronnen en kwetsbare functies in het plangebied, zodat het risico voor personen binnen die functies zoveel mogelijk beperkt wordt. Aangezien het in dit geval om het herontwikkelen van een bestaande bedrijventerrein gaat, is het niet mogelijk om fysiek meer ruimte te creëren tussen het bebouwde object en de bestaande risicobronnen. Wel wordt bij de planvorming rekening gehouden met de inrichting van het gebied en de vluchtwegen en er worden geen kwetsbare groepen in de buurt van de verschillende risicobronnen mogelijk gemaakt. Om dit te borgen zijn hiervoor

de artikelen 19.2 en 19.3 in de planregels opgenomen. Verder worden langs het spoor nieuwe opstelplaatsen gecreëerd wanneer het geluidsscherm langs het spoor wordt gerealiseerd.

Het treffen van genoemde maatregelen leidt tot een verbetering van de veiligheidssituatie. Het optreden van een incident waarbij de effecten niet bestrijdbaar zijn binnen de regionaal beschikbare capaciteit voor de rampenbestrijding is daarmee echter niet uitgesloten. De gemeente is zich bewust van de risico's en acht de situatie acceptabel.

#### **4.6**

### **Bedrijven en milieuzonering**

Door middel van de Wet milieubeheer wordt milieuhinder voor omliggende woningen zoveel mogelijk voorkomen. Bedrijven en instellingen die hinder veroorzaken, moeten een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer of vallen onder één van de AMvB's op grond van deze wet. De VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" geeft richtafstanden weer die tussen bedrijven en woningen gehanteerd dienen te worden, zodat ze elkaar niet beperken. Een bedrijf mag niet beperkt worden door omliggende woningen en de woningen mogen geen hinder ondervinden van naastgelegen bedrijven. Milieuzonering beoordeelt de afstand van geur, stof, geluid en gevaar. De grootste afstand bepaalt de milieucategorie. Per milieucategorie worden de volgende richtafstanden gehanteerd:

Richtafstand in meters	Milieucategorie
10	1
30	2
50	3.1
100	3.2
200	4.1
300	4.2

In het vigerende bestemmingplan zijn in het midden van het Hoofdweggebied de categorieën 1 t/m 3.2 toegestaan. Langs de randen van het gebied, dichtbij woonwijken, zijn alleen categorie 1 en 2 toegestaan. Deze indeling in milieucategorieën sluit goed aan de bij de richtafstanden uit de milieuzonering.

#### **4.7**

### **Cultuurhistorie en archeologie**

#### *Wettelijk kader*

In Europees verband is het zogenaamde "Verdrag van Malta" tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is dat het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk moet worden behouden. Waar dit niet mogelijk is dient het bodemar-



chief met zorg te worden ontsloten. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Om dit meewegen te laten plaatsvinden wordt, naast de in ontwikkeling zijnde regelgeving en beleid, een economische factor toegevoegd. De kosten voor het zorgvuldig omgaan met het bodemarchief, dus de kosten voor inventarisatie, (voor-)onderzoeken, bodemonderzoek en documentatie, worden door de initiatiefnemer betaald.

Het bestemmingsplan wordt belangrijk voor de borging van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Eén van die belangen is de cultuurhistorie. Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen. Om meer vorm en inhoud te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening houden met cultuurhistorische waarden. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden die in een bestemmingsplan worden verankerd.

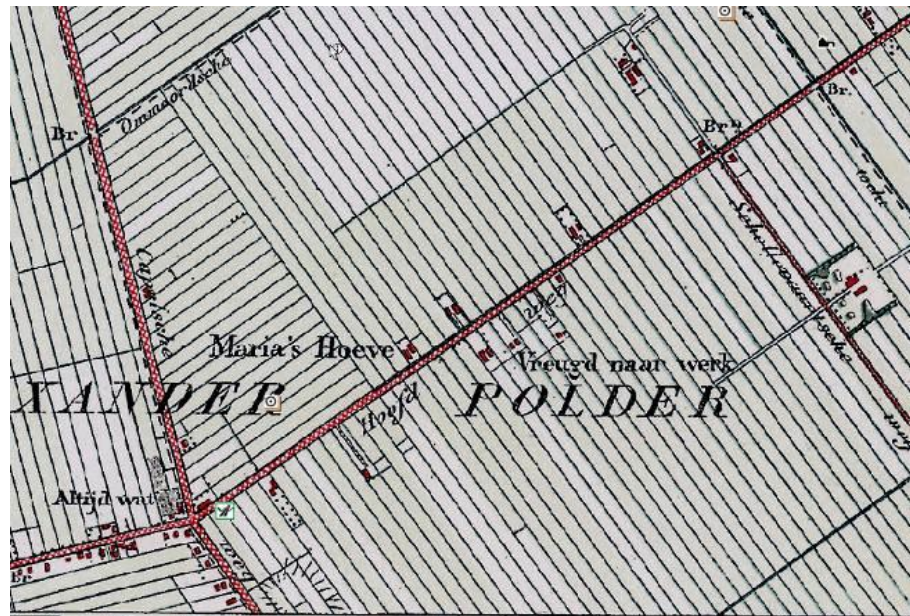
Voor archeologie was in het Besluit ruimtelijke ordening reeds voorgeschreven dat in de toelichting bij het bestemmingsplan dient te worden aangegeven op welke wijze met deze belangen wordt omgegaan. Deze wijze van borging via het systeem van de ruimtelijke ordening bestond nog niet voor cultuurhistorische waarden in het algemeen. Het systeem van borging via de Wro/Bro dat al gold voor archeologie is nu als het ware uitgebreid tot alle cultuurhistorische waarden. Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, is per 1 januari 2012 aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegevoegd dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond.

#### *Bewoningsgeschiedenis van het bestemmingsplangebied en omgeving*

Het bestemmingsplangebied maakte oorspronkelijk deel uit van een veengebied dat vanaf de 10<sup>e</sup>-12<sup>e</sup> eeuw is ontgonnen. Het gaat om een strookvormige verkaveling met boerderijen gegroepeerd in bewoningslinten; in dit geval lag het bewoningslint vermoedelijk ter plaatse van de 's-Gravenweg. In de 18<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> eeuw werd in het gebied turf gegraven als brandstof. Daarbij verdween het veengebied grotendeels en vond de vorming van plassen plaats. Na de droogmaking van de plassen liggen nu de oude prehistorische landschapselementen aan of dicht onder het oppervlak. Het gaat in het bestemmingsplangebied om fossiele rivierlopen (stroomgordels, Afzettingen van Gorkum) die nu vrijwel aan de oppervlakte liggen en/of in de diepere ondergrond aanwezig zijn. De exacte omvang en verloop van deze stroomgordels is niet nader bepaald, ze worden specifiek in het noordelijk deel van het bestemmingsplangebied verwacht. In het zuid-westelijk deel van het plangebied zijn in de diepe ondergrond rivierduinafzettingen aanwezig. De toppen van deze afzettingen

(donken) alsmede de oeverzones van de stroomgordels werden in de prehistorie als woonplaats benut.

Vanaf ongeveer 5000 voor Christus verandert het gebied definitief in een veenmoeras. Ten noorden van de Rijksweg A20 is wellicht nog wat restveen aanwezig in het tracé van enkele veenkaden en veeneilanden. Verschillende vindplaatsen in de wijdere omgeving wijzen uit dat het veen bewoond kan zijn geweest in de IJzertijd (800 voor Christus-0), de Romeinse tijd (0-350 na Christus) en de Late Middeleeuwen (vanaf de 10<sup>e</sup>-12<sup>e</sup> eeuw). Van deze laatste periode zijn slechts enkele, verspreide vondsten bekend, daterend uit de 11e-12e eeuw. Ontginningsnederzettingen uit de 10<sup>e</sup>-12<sup>e</sup> eeuw, zoals aangetroffen in Gouda, Rotterdam en Spijkenisse, ontbreken (nog) in Capelle aan den IJssel.



Bewoning van de periode na de droogmaking van de veenplassen in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw wordt met name verwacht langs de Hoofdweg en de Schollevaartse Dreef. Op de historische kaart van 1900 (bron: [www.kich.nl](http://www.kich.nl)) zijn de Capelseweg en de Hoofdweg reeds herkenbaar als doorgaande wegen, evenals de watergang de Schollevaartsche tocht.

### Archeologische verwachting

Gelet op het voorgaande kunnen op verschillende plaatsen in het plangebied archeologisch waardevolle relictten worden aangetroffen uit het Mesolithicum (8000-5300 voor Christus), het begin van het Neolithicum (5300-2000 voor Christus), de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen. De rivierduinafzettingen en de stroomgordelafzettingen hebben op de AWK van de gemeente Capelle aan den IJssel een zeer hoge verwachting. De ervaring leert dat ook andere binnen het bestemmingsplangebied gelegen afzettingen (bijvoorbeeld kleine niet gekarteerde zijgeultjes) en de veenrestanten een hoge archeologische potentie bezitten. Wel zal voor het hele gebied gelden dat tenminste circa de eerste meter beneden het huidige oppervlak verstoord zal zijn ten gevolge van de vroegere meervorming en de huidige moderne bebouwing.



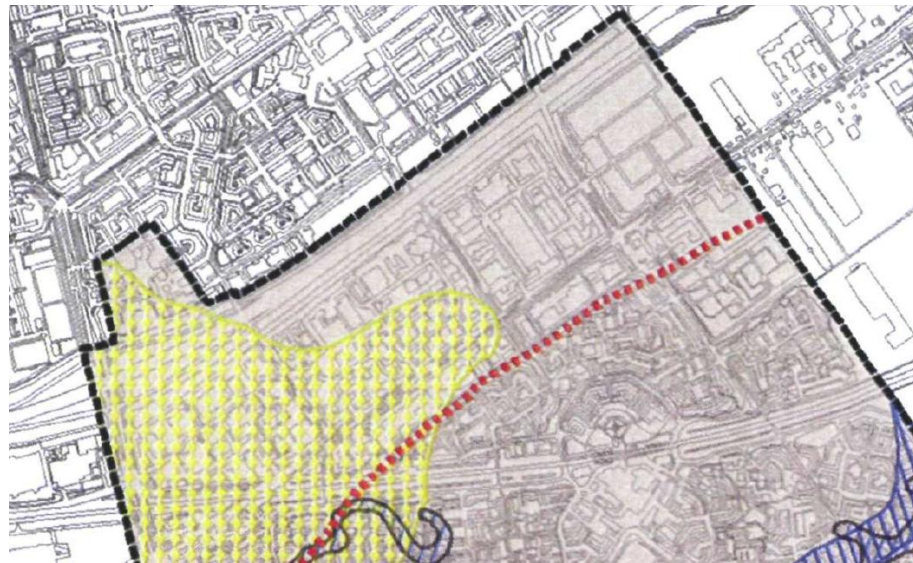
#### Legenda

1. Terreinen van de archeologische monumentenkaart (AMK) van de provincie Zuid-Holland.
2. Gebieden met een zeer hoge archeologische verwachting.
  - 2.1 Archeologische waarden zijn altijd te verwachten, onafhankelijk van de diepte.
  - 2.2 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld.
  - 2.3 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 1 meter beneden maaiveld.
  - 2.4 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 2 meter beneden NAP.
3. Gebieden met een redelijk tot hoge archeologische verwachting.
  - 3.1 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld.
  - 3.2 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 1 meter beneden maaiveld.
  - 3.3 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 0 meter beneden NAP.
  - 3.4 De archeologische waarden zijn te verwachten dieper dan 2 meter beneden NAP.
4. Gebieden met een redelijk tot hoge archeologische verwachting, waterbodems.

### Archeologische waardenkaart

In het bestemmingsplangebied zijn zowel grote landschappelijke fenomenen (slootstructuren, akkercomplexen) te verwachten als kleinere structuren die in een booronderzoek traceerbaar zijn, zoals huisplaatsen uit de prehistorie of de Romeinse tijd. Dergelijke kleinere structuren hebben een gemiddelde oppervlakte van 100-200 m<sup>2</sup>. Archeologische indicatoren aangetroffen in een klein plangebied (kleiner dan 200 m<sup>2</sup>) leveren doorgaans een zeer beperkte wetenschappelijke waarde op en de archeologische informatie is sterk gefragmenteerd. Het verlies aan archeologische informatie als in dergelijke gevallen geen onderzoek wordt uitgevoerd is relatief gering.

Het registreren van een enkel spoor of een enkele vondst die bij dergelijke bodemingrepen wordt aangetroffen kan wel zinvol zijn. Daarom wijst de gemeente, wanneer (nader) archeologisch onderzoek niet verplicht is, altijd op de meldingsplicht in geval van 'toevalsvondsten', zoals verwoord in artikel 53 van de Monumentenwet 1988.




Archeologische kenmerkenkaart


### Legenda

#### I. KENMERKEN PREHISTORIE, ROMEINSE TIJD EN MIDDELEEUWEN (TOT CIRCA 1200)

##### 1. Gebieden met bekende rivierduinen in de ondergrond

 Grote trefkans op bewoningssporen uit de Midden-Steentijd (8000-5300 voor Christus), de Nieuwe Steentijd (5300-2000 voor Christus) en de Bronstijd (2000-800 voor Christus)


##### 2. Bekende (fossiele) rivierlopen met geul- en oeverafzettingen, aan of onder de oppervlakte

 Grote trefkans op bewoningssporen uit de Midden-Steentijd en Nieuwe Steentijd. De oeverzone van de huidige Hollandse IJssel is kansrijk voor het aantreffen van bewoningssporen vanaf de IJzertijd (800 voor Christus - begin jaartelling), tot en met de Middeleeuwen en de Nieuwe tijd. Diep ingesneden geul (2.1) en oppervlakkig geul patroon (2.2).

##### 4. Veenwinningsgebieden met voor een deel klastische (klei-, zand-) afzettingen en voor een deel (rest)veen aan de oppervlakte of onder ophogingen.


 Middelmattige trefkans op bewoningssporen uit de Nieuwe Steentijd en op bewoningssporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd (begin jaartelling-450 na Christus) en Middeleeuwen (450-1500 na Christus) en Nieuwe Tijd.

##### 5. Oudere klastische (klei-, zand-) afzettingen en veen, geerodeerd of afgedekt door jongere klastische afzetting en/of ophogingen. Geologie in detail vaak onbekend.

 Middelmattige trefkans op bewoningssporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen en Nieuwe Tijd.

#### II. KENMERKEN MIDDELEEUWEN (NA CIRCA 1200) EN NIEUWE TIJD

##### 8. Bewoningslinten, in de situatie van circa 1850

 Grote trefkans op bewoningssporen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd

Voor het gehele bestemmingsplangebied is een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Op grond hiervan geldt een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1,0 m beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 200 m<sup>2</sup> beslaan.

## 4.8 Ecologie

### Beschermde soorten

De Europese Unie heeft de vogel- en habitatrictlijnen ingesteld om de verscheidene vogels en hun leefgebied te beschermen. Capelle aan den IJssel heeft geen vogel- en habitatrictlijngebieden.

De Flora- en Faunawet is op 1 april 2002 van kracht geworden en biedt bescherming aan een groot aantal inheemse dier- en plantensoorten in Neder-

land. Bij deze wetgeving is er sprake van een brede en (gedeeltelijk) strengere soorten bescherming van dieren en planten, ook buiten de aangemelde beschermingszones in het kader van de vogel- en habitatrichtlijn. Tevens zijn beschermd de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rustplaatsen van dieren.

De Flora- en Faunawet schrijft in artikel 2 voor dat er voldoende zorg in acht genomen moet worden voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. De zorg houdt in dat indien men weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door het handelen of nalaten daarvan nadelige gevolgen voor de flora en fauna kunnen worden veroorzaakt men verplicht is dit handelen achterwege te laten voor zover dat in redelijkheid kan worden gevergd. Indien het handelen niet achterwege gelaten kan worden dient men de gevolgen van het handelen zoveel mogelijk te beperken. In de artikelen 3 en 4 van de wet is aangegeven welke soorten beschermd zijn. Kortheidshalve betreft het vrijwel alle inheemse dieren en planten.

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan of bij een bouwplan waarvoor ontheffing van het bestemmingsplan verleend dient te worden alvorens dit plan uitgevoerd kan worden, dient onderzoek verricht te worden naar het effect van de handeling. Welke soorten (dieren en planten) zijn aanwezig in het gebied. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in algemene soorten, zeldzame soorten en zeer zeldzame cq. bedreigde soorten. Voor algemene en zeldzame soorten kan ontheffing aangevraagd worden conform artikel 75 van de Flora- en faunawet. Wanneer beschermde soorten door de realisatie van een project worden aangetast dient een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden bij het ministerie van LNV (Thans EL&I). In artikel 75 van de Flora- en faunawet worden de ontheffingsmogelijkheden aangegeven. Door het ministerie van LNV is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) opgesteld, waarin onder bepaalde voorwaarden een algemene vrijstelling wordt gegeven van de Flora- en faunawet.

Op 23 februari 2005 is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) inzake artikel 75 van de Flora- en Faunawet in werking getreden. Met dit besluit is geregeld dat men niet onnodig ontheffingen hoeft aan te vragen, bijvoorbeeld voor de bestrijding van mollen.

In de oorspronkelijke wet zijn alle inheemse zoogdiersoorten beschermd, met uitzondering van de huismuis, de bruine en de zwarte rat. Omdat sommige zoogdiersoorten wijd verspreid voorkomen, leverde dit nog al eens onwerkbaar situaties op.

De AMvB voorziet in een eenvoudiger procedure. Het is nu niet meer altijd nodig een ontheffing voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte aan te vragen. Voor regulier voorkomende werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen geldt nu een vrijstellingsregeling. Kort gezegd komt de regeling hierop neer: als de werkzaamheden vallen onder reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkeling, geldt in veel gevallen een vrijstelling. Er zijn twee soorten vrijstellingen:

- een algemene vrijstelling (voor algemene soorten, tabel 1);

- een vrijstelling op voorwaarde dat u handelt conform een goedgekeurde gedragscode (voor zeldzamere soorten, tabel 3). Voor de zeer zeldzame of bedreigde soorten is geen vrijstelling mogelijk.

Er hoeft geen Flora- en fauna onderzoek te worden verricht, aangezien in het bestemmingsplan geen nieuwe bouwmogelijkheden zijn opgenomen.

#### *Gebiedsbescherming*

Zoals in hoofdstuk 3 reeds is aangegeven liggen in de gemeente Capelle aan den IJssel geen gebieden die vallen onder beschermende werking van de Natuurbeschermingswet 1998.

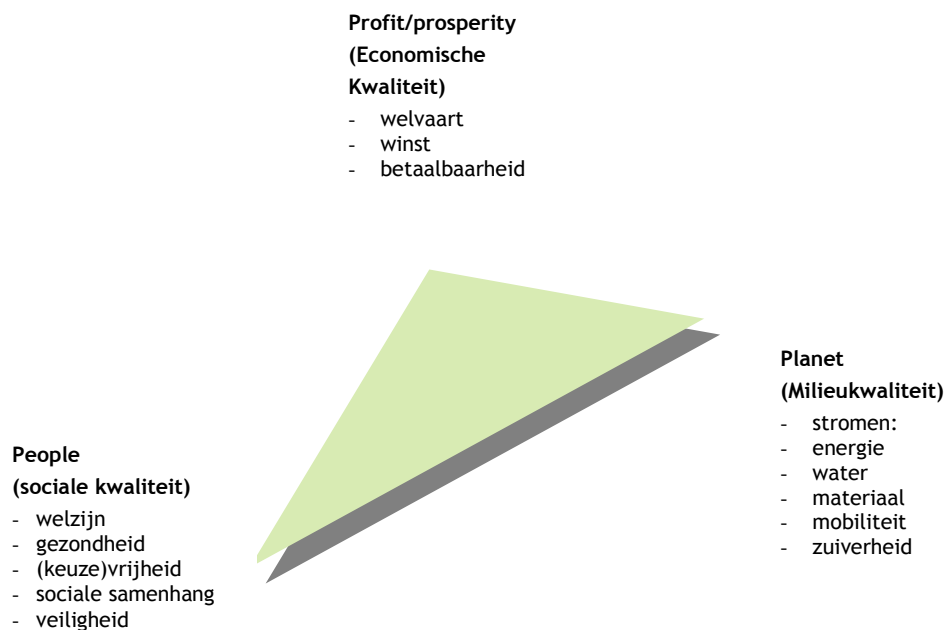
Gebieden behorend tot de ecologische hoofdstructuur (EHS) worden beschermd via regelgeving onder de Wro. Het rijksbeleid ten aanzien van de begrenzing en de bescherming van de EHS is uitgewerkt in de Visie op Zuid-Holland (Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte). Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de EHS.

## **4.9**

### **Duurzame ontwikkeling**

In het milieubeleidsplan is als doelstelling opgenomen dat duurzame ontwikkeling een proces is, waarbij concrete handelingen en beslissingen worden geplaatst in een bredere context dan voorheen: wat heeft de handeling of beslissing voor effect op de lange termijn, niet alleen in de eigen omgeving, maar ook op een groter (mondiaal) schaalniveau. Door dit onderwerp te benoemen als koploper in het milieubeleid, wordt bewerkstelligd dat de gemeente de eerste stappen zet in de verduurzaming van de gemeente.

In Capelle aan den IJssel wordt People, Planet en Prosperity toegepast als uitgangspunt voor duurzaamheid People (mensen), planet (planeet) en profit/prosperity (winst/welvaart), die staan voor de sociale, ecologische, en economische dimensies van het begrip. Bij duurzame ontwikkeling is het streven om deze drie P's (oftewel: natuur, samenleving en economie) harmonieus met elkaar te laten werken.



#### Triple P

Concreet betekent dit dat duurzame ontwikkeling een concept is waarin ecologische, economische en sociale belangen bij elkaar komen, voor zowel de huidige als de toekomstige generaties. Duurzame ontwikkeling is de eis om een evenwicht tussen deze drie basisconcepten te vinden. Het is een breed begrip en omvat alle ontwikkelingen op technisch, economisch, ecologisch of sociaal vlak die bijdragen aan een wereld die efficiënter, zuiniger en op lange termijn meer continu omgaat met de aarde.

Bij duurzaamheid in Capelle aan den IJssel spelen de volgende aspecten een rol:

1. zongericht;
2. energieverbruik op de locatie (EPL) en energieverbruik in de woning (EPC);
3. materiaalgebruik;
4. allergeen bouwen;
5. toepassing groene daken;
6. water;
7. aanpasbaar bouwen.

#### Ad 1. Zongericht

Het is van belang om een zongerichte bebouwing toe te passen. Het voordeel van een op de zon gerichte bebouwing is een gunstiger energetisch vermogen van de woning. Een zongerichte woning kan de EPC ongeveer 0,1 verlagen.

Daarnaast is het van belang dat het dak geschikt is voor het toepassen van Fotovoltaïsche zonnepanelen en dat het ontwerp van de woning optimaal gebruik maakt van passieve zonne-energie.

#### Ad 2. EPL/EPC

De gemeente Capelle heeft in het klimaatbeleid en milieubeleidsplan 2009-2012 vastgelegd dat voor nieuwbouw van gemeentelijke gebouwen en projecten van minimaal 200 woningen een EPC3 wordt toegepast die 25 % lager ligt dan de norm van het bouwbesluit. Voor kleinere projecten wordt dit doel ook nagestreefd.

#### Ad 3. Materiaal verbruik

Het gebruikte materiaal bepaalt in grote mate de duurzaamheid van het bouwproject. Het gaat dan niet alleen om de levensduur, maar ook om de ecologische- en economische consequenties in hun ruimste betekenis. Duurzaam materiaalgebruik manifesteert zich op verschillende terreinen. Het gaat om het toepassen van de juiste materialen op de juiste plaats en ze op een correcte manier plaatsen. Voor een lange levensduur zijn ook verzorging en onderhoud van materialen belangrijk. Duurzaam bouw materiaal is kwalitatief in orde. Het doet waarvoor het gemaakt is. Bovendien heeft het zo weinig mogelijk schadelijke effecten op het milieu. Het gaat dan niet alleen over natuurlijke en hernieuwbare bronnen, maar ook over het energieverbruik bij de productie, het transport, de verwerking, de gevolgen voor de energieprestaties van de woning, de levensduur.

#### Ad 4. Allergeen bouwen

Voor personen die last hebben van allergieën is een goede ventilatie in huis helemaal van belang. Volstaat voor reguliere woningen de richtlijn van 35 m<sup>3</sup> verse lucht per uur, volgens een brochure van het in Bussum gevestigde Nibe Research is voor mensen met een allergie een hoeveelheid ventilatie nodig die een factor twee hoger ligt dan de reguliere waarden. Daarnaast is het noodzakelijk gebouwen zo droog mogelijk te houden, moet de woning of utiliteitsgebouw zo schoon mogelijk zijn, en moet er zo min mogelijk emissie van relatief vluchtige organische stoffen plaatsvinden.

#### Ad 5. Groene daken

Het toepassen van groene daken heeft een aantal voordelen zoals een geluidsdempende werking, CO<sub>2</sub> opname, vastleggen fijnstof, isolerende werking in de zomer en waterberging. Onze gemeente streeft er naar dat vegetatiedaken in ieder geval worden toegepast bij schuurtjes en kleinere aanbouwen.



#### 4.10

### Klimaatbeleid

#### Wettelijk kader

De doelstelling van het klimaatbeleid is vermindering van broeikasgassen, door vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

#### Internationale afspraken

In 1997 werden in het Japanse Kyoto voor het eerst internationale afspraken gemaakt over CO<sub>2</sub>-reductie. Ook Nederland nam hier aan deel. Als gevolg van deze internationale afspraak zal een belangrijk deel van de in Kyoto afgesproken Nederlandse CO<sub>2</sub>-reductie door gemeenten moeten worden gerealiseerd.

De daarop volgende jaren hebben de klimaatop in Bali, Kopenhagen en Cancún er toe geleid dat wordt erkend dat de mondiale temperatuurstijging moet worden beperkt tot onder de 2 graden Celsius en dat het Kyoto protocol wordt verlengd.

#### Klimaatakkoord VNG-Rijk

November 2008 heeft de VNG met het Rijk een Klimaatakkoord ondertekend voor de periode 2007-2011. In dit akkoord is vastgelegd dat er een vermindering van broeikasgassen moet plaatsvinden in 2020 van 30% t.o.v. 1990. Dit houdt in een energiebesparing van 2% per jaar en het aandeel duurzame energie moet 20% zijn in 2020.

In dit klimaatakkoord wordt onder andere de nadruk gelegd op de volgende thema's:

- Duurzame energieproductie; het aandeel duurzame energie in 2020 is 20%.
- Energiezuinige en gebouwde omgeving; in 2020 is de nieuwbouw klimaat neutraal en het energieverbruik van woningen en gebouwen 50% lager. Daarnaast wordt de EPC stapsgewijs aangescherpt.
- Duurzame bedrijven; bij de periodieke controle is energiebesparing een prioriteit.
- Klimaatbestendige leefomgeving.

Ondertussen is deze doelstelling door het kabinet verlaagd en deze sluit qua ambitie voor de reductie van broeikasgassen aan bij de Europese doelstelling: 20% reductie in 2020 ten opzichte van 1990.

#### Intentieverklaring Stadsregio Rotterdam.

Op 29 oktober 2008 hebben de bestuurders van de 16 regiogemeenten onderstaande intentieverklaring ondertekend: 'De CO<sub>2</sub> uitstoot binnen de stadregio Rotterdam moet omlaag. Hiervoor bundelen we onze krachten. CO<sub>2</sub> reductie heeft in ons klimaatbeleid de hoogste prioriteit. De tweede prioriteit, het klimaatbestendig maken van de regio, is onze volgende uitdaging. Voorjaar

2008 worden de actieprogramma's van individuele gemeenten voor CO<sub>2</sub> reductie gebundeld in een regionale klimaatagenda'.

#### Stimuleringsregeling lokaal Klimaatbeleid

In 2009 is de stimuleringsregeling lokaal klimaat beleid vastgesteld. Deze regeling heeft primair als doel om gemeenten en provincies te stimuleren structurele activiteiten te ondernemen en maatregelen te treffen gericht op vermindering van broeikasgassen om daarmee een bijdrage te leveren aan de kabinetsdoelstellingen.

In het klimaatbeleid is als project opgenomen dat er energiezuinige woningen worden gebouwd. Dit betekent dat bij de realisatie van woningen en utiliteitsbouw een verscherpte EPC wordt nagestreefd, met als doel het realiseren van woningen en utiliteitsbouw met een EPC die 25% lager ligt dan het bouwbesluit.

### **4.11**

#### **Economische uitvoerbaarheid**

In artikel 3.1.6, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden binnen het bestemmingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden. Het is bijvoorbeeld niet toegestaan om gronden te bestemmen voor "werken" als vanwege de kosten utiliteits- of bedrijfsbouw op die locatie onmogelijk is. Op het moment dat de gronden dan bestemd worden voor "werken", is er sprake van een oneigenlijke bestemming. De gronden kunnen namelijk onmogelijk worden gebruikt voor hetgeen ze bestemd zijn. Dit is wettelijk niet toegestaan. Vandaar de noodzaak tot onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid.

Het bestemmingsplan voorziet er niet in concrete werken of werkzaamheden uit te voeren door of in opdracht van het gemeentebestuur. Er is dan ook geen aanleiding om op basis van dit bestemmingsplan tot een kostenverhaal te komen, derhalve zal er geen exploitatieplan worden vastgesteld.

# Juridische toelichting

# 5

## 5.1

### **Opzet van de regels**

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de gronden weergegeven. Naast bestemmingen worden er ook aanduidingen en dubbelbestemmingen op de verbeelding weergegeven. Deze bestemmingen, aanduidingen en dubbelbestemmingen zijn nader uitgewerkt in de regels. De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De regels zijn verdeeld over vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels bepaald (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels opgenomen.
3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter, die gelden voor het gehele plan. Dit hoofdstuk omvat de anti-dubbeltelbepaling, de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn het overgangsrecht en de slotbepaling opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene bepalingen betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

## 5.2

### **Bestemmingsregels**

Bij het bestemmen van de gronden is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het vigerende bestemmingsplan. Bestaande rechten zijn zoveel mogelijk in acht genomen bij het opstellen van de regels voor het gebruik en het bouwen.

Binnen dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

### **Bedrijventerrein**

Binnen deze bestemming zijn bedrijven uit milieucategorieën 1 tot en met 3.2 van de in de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen bedrijven toegestaan. Langs de randen van het bedrijventerrein zijn vanuit een goede milieuzonering alleen bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. Detailhandel in volumineuze goederen is toegestaan in de strook aan weerszijden van de Hoofdweg (eerstelijnsbebouwing). Andere functies zoals kantoren, tankstations, bedrijfswoningen en andere afwijkende functies zoals sportscholen zijn alleen toegestaan voor zover deze zijn aangeduid op de verbeelding.

Daarnaast zijn kantoren behorende bij een bedrijf en ondergeschikte horeca in de vorm van een bedrijfsrestaurantie en kantine toegestaan.

Gebouwen ten behoeve van de bestemming dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. In de regels is opgenomen dat het bouwperceel voor 100% mag worden bebouwd, tenzij een ander bebouwingspercentage is weergegeven. Het bouwperceel is het kadastrale gedeelte van het bouwvlak. De overige maatvoering van de gebouwen is op de verbeelding aangegeven.

### Parkeren

Bij het oprichten van gebouwen of het veranderen van gebruik dient de inrichting van elk perceel zodanig te zijn dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren als het laden en lossen op eigen terrein te kunnen afwickelen. Er dient voldoende parkeeraccommodatie te zijn, conform de parkeernormen welke zijn opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2006'. Deze nota is opgenomen als bijlage bij de regels. Hierbij is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen om te voorzien in eventueel minder parkeerplaatsen als dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie en de verkeersveiligheid niet in gevaar komt.

Van deze afwijkingsmogelijkheid kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt bij bedrijven met een - grotendeels - geautomatiseerd productieproces met een relatief gering aantal werknemers en/of bezoekers. Onverkorte toepassing van de in de Nota opgenomen normen zou in deze gevallen onrealistisch en onbilijk zijn.

### **Detailhandel - Woonboulevard**

De voor 'Detailhandel - Woonboulevard' aangewezen gronden zijn bestemd voor detailhandel in artikelen in en om het huis. In de begripsbepalingen is aangegeven wat hieronder moet worden verstaan. Voor grootschalige meubelbedrijven geldt de restrictie dat deze een minimale omvang moeten hebben van 1000 m<sup>2</sup> (bvo). Bestaande zelfstandige kantoren en bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 tot en met 2 zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' respectievelijk 'bedrijf tot en met categorie 2'. Wanneer een pand niet langer in gebruik is als kantoor of bedrijf, kan de aanduiding door middel van een wijzigingsbevoegdheid worden verwijderd. De bouwregels zijn gelijk aan de regels binnen de bestemming bedrijventerrein.

### Parkeren

De inrichting van elk perceel dient zodanig te zijn dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren als het laden en lossen op eigen terrein te kunnen afwickelen. Er dient voorzien te zijn in voldoende parkeeraccommodatie conform de parkeernormen welke zijn opgenomen in de parkeernota. Deze parkeernota is onderdeel van de regels. Hierbij is een afwijkmogelijkheid opgenomen om te voorzien in eventueel minder parkeerplaatsen als dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie en de verkeersveiligheid niet in gevaar komt.

### **Horeca**

De voor 'Horeca' aangewezen gronden zijn bestemd voor horecabedrijven behorende tot categorie 2 en 3 (Bella Beer en McDonalds). Het NH Hotel is apart aangeduid (horeca t/m categorie 5).

### **Maatschappelijk - Begraafplaats**

De voor 'Maatschappelijk - Begraafplaats' aangewezen gronden zijn bestemd voor: de begraafplaats en het crematorium. Net als in het vigerende plan dient de begraafplaats op minimaal 50 meter van het Woonwagencentrum te liggen. Gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd.

### **Verkeer en Verkeer- Verblijfsgebied**

De voor 'Verkeer' en 'Verkeer- Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor: wegen, voet- en fietspaden en parkeerplaatsen. De hoofdwegen zijn bestemd als verkeer, de doorgaande fietspaden zijn bestemd als verkeer-verblijfsgebied. De wegen binnen het bedrijventerrein zijn net als in het vigerende bestemmingsplan opgenomen in de bestemming Bedrijventerrein. Binnen de bestemming 'Verkeer' is nog nader bepaald dat het aantal rijstroken niet meer bedraagt dan het bestaande aantal. Alleen voor het meest oostelijke deel van de Hoofdweg, waar de verdubbeling nog moet plaatsvinden, is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verdubbeling Hoofdweg' opgenomen. Binnen deze aanduiding kan de verdubbeling tot 2x2 rijstroken voor doorgaand verkeer plaatsvinden. Dit in verband met de voorgestane verdubbeling van de Hoofdweg op het grondgebied van de gemeente Capelle a/d IJssel. Het bouwen van gebouwen binnen deze bestemmingen is niet toegestaan, voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde gelden nadere bepalingen.

### **Verkeer- Railverkeer**

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor ten hoogste vier spoorwegen en de daarbij behorende bermen, taluds, bermsloten en spoorwegovergangen- en onderdoorgangen. In de bestemming is dus rekening gehouden met de voorgenomen verdubbeling van het spoor. Daarnaast zijn in de bestemming viaducten over wegen geregeld. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Er zijn nadere bepalingen voor het bouwen van bouwwerken.

### **Water**

In de bestemming 'Water' zijn de hoofdwatgangen opgenomen. Daarnaast is water opgenomen in de bestemmingsomschrijving van de andere bestemmingen, zodat toevoeging van open water altijd mogelijk is. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming 'Water'. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zoals keermuren, bruggen en duikers zijn wel mogelijk gemaakt.

### **Wonen**

De bestemming 'Wonen' omvat het gebouw met 81 appartementen ten noorden van de A20. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan met de aanduiding 'maximale bouwhoogte' is aangegeven.

### **Wonen - Woonwagencentrum**

De voor 'Wonen - Woonwagencentrum' aangewezen gronden zijn bestemd voor een woonwagencentrum met maximaal zes standplaatsen, met de daarbij behorende voorzieningen zoals bergruimten en voorzieningen ten behoeve van onderhoud en beheer. Conform het vigerende plan zijn daarnaast geluidschermen en een nutsgebouw toegestaan. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer dan 4 m bedragen.

### **Leiding - Gas**

Voor de hoge druk aardgastransportleiding is de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de aardgastransportleiding zijn op deze gronden toegestaan. Daarnaast is in de regels opgenomen dat enkel door middel van een omgevingsvergunning het uitvoeren van werken en werkzaamheden mogelijk is.

### **Leiding - Leidingstrook**

De voor 'Leiding - Leidingstrook' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor ondergrondse energie- en transportleidingen met bijbehorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals afsluiters en afsluitergroepen. Hogedrukgasleidingen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan.

Op en in de voor 'Leiding - Leidingstrook' bestemde gronden mag niet worden gebouwd.

### **Waarde - Archeologie**

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

Ter bescherming van de archeologische waarden dient bij (bouw)werkzaamheden die dieper reiken dan 1,0 m beneden maaiveld en die een terreinoppervlak van meer dan 200 m<sup>2</sup> beslaan, archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

## Waterstaat

De onderhoudsstroken aan weerszijden van de hoofdwatgangen hebben een dubbelbestemming 'Waterstaat'. Op deze gronden is bouwen niet toegestaan.

### 5.3 Algemene regels

Artikel 17 betreft de anti-dubbeltelregel. In deze regel is geregeld dat gronden die reeds bij een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen zijn meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning voor het bouwen of het doen van een melding in aanmerking mag worden genomen.

In artikel 18 staan de algemene bouwregels. Hierin zijn voor het gehele bestemmingsplangebied de bouwhoogte van toegelaten bouwwerken met afwijkende maten en openbare nutsvoorzieningen geregeld. Daarnaast zijn ook kleinschalige overschrijdingen van maatvoeringen geregeld.

De algemene aanduidingsregels staan in artikel 19. Hierin zijn aanduidingen opgenomen die binnen meerdere bestemmingen vallen zoals de 'veiligheidszone-lpg' ten behoeve van de lpg-installaties bij de tankstations, de 'veiligheidszone-plasbrandaandachtsgebied' rondom de rijksweg A20 en de spoorlijn en de 'veiligheidszone - vrijwaringszone gasleiding'. In deze veiligheidszones gelden beperkingen ten aanzien van bebouwing en gebruik.

In artikel 20 staan de algemene gebruiksregels. Hierin is aangegeven welk gebruik strijdig is met het bedoelde gebruik in het bestemmingsplan.

Artikel 21 betreft de algemene afwijkingsregels. Hierin zijn alle afwijkingsmogelijkheden opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn, zoals het toestaan van een hogere bouwhoogte en een groter oppervlak van nutsgebouwen en het afwijken van maatvoeringen. Ook is hier een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om af te wijken van de parkeernormen uit de nota parkeernormen, mits de parkeersituatie en de verkeersveiligheid niet in gevaar komen.

In artikel 22 staan de algemene wijzigingsregels. De wijziging betreft het wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover de technische betere realisering van bestemmingen en bouwwerken dat vereist.

In artikel 23 staat het overgangsrecht. Hierin staan de overgangsregels voor bestaande bouwwerken en bestaande gebruiksactiviteiten die afwijken van de bestemmingen en/of de regels in het bestemmingsplan.

Tenslotte volgt in artikel 24 de slotregel. Dit artikel geeft de citeertitel van het bestemmingsplan aan.

## 5.4

### **Handhaving**

Het college van burgemeester en wethouders heeft voor het grondgebied van de gemeente Capelle aan den IJssel de beleidsnotitie 'Algemeen handhavingsbeleid bestuursrecht' vastgesteld op 26 augustus 2003. Het doel van deze notitie is het creëren van een vaste gedragslijn in de relatieve vrijheid die het gemeentebestuur heeft ten aanzien van de wijze waarop en wanneer de haar toekomstige handhavingsbevoegdheden worden ingezet. Daarbij wordt een structurele en integrale aanpak van handhaving nagestreefd. Het gemeentebestuur heeft aangegeven in welke mate en wijze (in verband met de prioritering en personele bezetting) uitvoering wordt gegeven aan het handhaven van regels. Onder handhaving verstaat het gemeentebestuur alle handelingen die normconform gedrag bewerkstelligen. De nota heeft betrekking op de handhaving van publiekrechtelijke wetgeving, alsmede de daaraan gerelateerde (gemeentelijke) beleidsnota's, waarvoor de gemeentelijke bestuursorganen bevoegd gezag zijn, voor zover de wetgeving toeziet op de regeling van bestemming, inrichting, milieu, gebruik en gedragingen op het grondgebied van de gemeente Capelle aan den IJssel. De nota geeft in een algemene gedragslijn aan hoe de tot handhaving bevoegde gemeentelijke bestuursorganen handelen bij handhaving. Expliciet is aangegeven dat in afzonderlijk beleid van deze nota kan worden afgeweken, hetzij gedeeltelijk, hetzij in zijn geheel. Dit kan geschieden door een handhavingparagraaf op te nemen in die afzonderlijke beleidsnota, die op een bepaald aspect ingaat. In dergelijke gevallen is sprake van een gedifferentieerd sanctiebeleid. Een voorbeeld waarin een dergelijk gedifferentieerd sanctiebeleid tot uiting kan komen is het bestemmingsplan Hoofdweg. De beleidsnotitie 'Algemeen handhavingsbeleid bestuursrecht' vormt, gelet op het bovenstaande, de basis voor deze handhavingparagraaf en biedt diensgevolge een stevige juridische basis voor de uitvoering van het handhavingsbeleid in Capelle aan den IJssel in het algemeen en binnen het gebied Hoofdweg in het bijzonder. Het in voormelde beleidsnotitie ontvouwde beleid is onverkort van toepassing in het plangebied. Kort gezegd betekent dat, dat van de tenuitvoerlegging van het stringente handhavingsbeleid een preventieve werking uitgaat. Daarbij wordt voorrang gegeven aan situaties, waarbij de kans op een overtreding relatief groot is en/of ernstige gevolgen dreigen voor belangen die de wetgeving probeert te beschermen. Controles spelen daarin een sleutelrol. Handhaving op bestuursrechtelijke wijze staat, meer dan op strafrechtelijke en privaatrechtelijke wijze, centraal in het handhavingsbeleid. Voorts is gedogen in principe niet toegestaan. Een omgevingsvergunningplichtige activiteit of toestand zonder die omgevingsvergunning is niet toegestaan. Tot slot gaat het gemeentebestuur uit van het beginsel 'gelijke monniken gelijke kappen'. Bij de uitoefening van de handhavingsbevoegdheden hanteren de bestuursorganen een tweestappenplan, inhoudende dat, voorafgaande aan de bestuursdwangbeschikking of de last onder dwangsom, de overtreder wordt gewaarschuwd door middel van een bestuurlijke voorwaar-



schuwing. In bijzondere - spoedeisende - situaties kan de voorwaarschuwing achterwege worden gelaten.

De aandacht bij de controle op de naleving gaat dan ook in het bijzonder uit naar het gebruik van de gronden en de bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende bestemming. Dat geldt te meer daar het motief om tot de regeling over te gaan, primair gelegen is in consolidatie van het bestaande gebied, ofwel regulering van het (bestaande) grondgebruik. De bestemmingsomschrijving is voor iedere bestemmingscategorie duidelijk en concreet beschreven. In artikel 7.10 Wro is bepaald dat het verboden is gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met een bestemmingsplan. Aangezien de bestemmingsomschrijvingen duidelijk en concreet zijn, biedt dat artikel een concrete grondslag voor bestuursrechtelijke handhaving. Inmiddels is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden (1 oktober 2010). De bestuursrechtelijke handhaving van het gehele omgevingsrecht zal plaats vinden op basis van de Wabo. Dit geldt voor handhaving van het bestemmingsplan. Gelet op het bovenstaande worden aanpassingen van het gemeentelijk beleid in het kader van dit bestemmingsplan, anders dan dat de uitvoering slechts mag zijn gericht op het bereiken van die doelen en belangen die door het ruimtelijk ordeningsrecht worden beoogd respectievelijk beschermd, niet noodzakelijk geacht.



# V o o r o v e r l e g , i n s p r a a k e n z i e n s w i j z e n

# 6

## 6.1

### **De maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg voor commentaar toegezonden aan de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners is een ieder in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

## 6.2

### **Inspraak ingevolge de inspraakverordening**

Ingevolge de inspraakverordening is ervoor gekozen het voorontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg' voor een ieder ter inzage te leggen van 18 oktober 2012 tot en met 28 november 2012 en tevens digitaal beschikbaar te stellen. Gedurende deze periode konden zowel mondeling als schriftelijk inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht.

De gemeente heeft ervoor gekozen om omwonenden en belanghebbenden te informeren door middel van een informatie inloopavond. Deze avond vond plaats op 20 november 2012 en werd door circa 15 personen bezocht.

Er zijn zeven inspraakreacties ontvangen. Een samenvatting van deze reacties, alsmede de beantwoording hiervan zijn als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan (Nota van overleg en inspraak) en bevat op hoofdlijnen de volgende aanpassingen voor het bestemmingsplan:

- de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt aangepast en uitgebreid, zodat in ieder geval ook groothandel hier deel van uitmaakt;
- er wordt een definitie van 'internethandel' opgenomen;
- de parkeernota van de gemeente Capelle a/d IJssel wordt als bijlage opgenomen bij de regels. Er wordt daarbij een afwijkingsmogelijkheid opgenomen als toepassing van de parkeernormen niet realistisch en billijk is;
- het ontwerp van de verdubbeling van de Hoofdweg wordt binnen de bestemming 'Verkeer' gelegd. Het nog niet verdubbelde gedeelte bij de grens met de gemeente Zuidplas krijgt een aanduiding dat hier vier rijstroken zijn toegestaan;

- in de bouwregels van de bestemmingen ‘Bedrijventerrein’ en ‘Detailhandel-Woonboulevard’ wordt een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om af te wijken van de afstandsbepalingen ten opzichte van het zij- en achtererf en tussen gebouwen;
- de maatvoering van de panden aan de Hoofdweg 22-26 wordt gedeeltelijk verhoogd van 12 naar 13 m.

### **6.3**

#### **Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1**

##### **Bro**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg’ voorgelegd aan de betreffende instanties. Het is tevens verzonden aan een aantal instanties die formeel niet tot de wettelijke overleg instanties behoren maar wiens visie gewenst is:

1. Stadsregio Rotterdam;
2. Provincie Zuid-Holland;
3. Ministerie van EL & I / Energie;
4. Dienst Vastgoed Defensie;
5. Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland;
6. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
7. Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard;
8. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zuidplas;
9. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam;
10. Deelgemeente Prins Alexander;
11. Kamer van Koophandel Rotterdam;
12. Stedin B.V.;
13. N.V. Nederlandse Gasunie;
14. NS Poort;
15. ProRail B.V.;
16. Tennet T.S.O. B.V.;
17. Evides waterbedrijf;
18. KPN Telecom B.V.;
19. Bureau Oudheidkundig Onderzoek van gemeentewerken Rotterdam;
20. DCMR Milieudienst Rijnmond;
21. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

De volgende tien instanties hebben een reactie gegeven:

1. Provincie Zuid-Holland;
2. KPN;
3. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard;
4. Bureau Oudheidkundig Onderzoek van gemeentewerken Rotterdam (BOOR);
5. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond;

6. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
7. ProRail;
8. Gasunie;
9. Gemeente Zuidplas;
10. STEDIN.

De beantwoording van de ontvangen overlegreacties is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan en heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

- de toelichting wordt aangevuld met informatie over de Wegenstudie Noordrand;
- het groepsrisico wordt verantwoord in relatie tot vervoer gevaarlijke stoffen over A20;
- tekst over verdubbeling Hoofdweg in relatie met de ontwikkeling in de gemeente Zuidplas wordt genuanceerd;
- het exacte tracé van de hogedruk gasleiding wordt opgenomen;
- het artikel ‘Leiding - Gas’ wordt geredigeerd, zodat de gasleiding voorrang krijgt bij het geheel of gedeeltelijk samenvallen met andere bestemmingen;
- het artikel ‘Leiding - Gas’ wordt geredigeerd, zodat de afwijkingsbevoegdheid wordt verscherpt met als voorwaarden dat de veiligheid m.b.t. de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan;
- het artikel ‘Leiding - Gas’ wordt geredigeerd, zodat nu ook advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder in het geval van afwijkingen en omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden;
- ook het opslaan van goederen wordt aan een omgevingsvergunning gekoppeld in de dubbelbestemming ‘Leiding - Gas’;
- de paragraaf over externe veiligheid wordt geactualiseerd en uitgebreid;
- er worden plasbrandaandachtsgebied zones opgenomen langs de rijksweg A20 en de spoorlijn;
- er wordt een vrijwaringszone rondom de gasleiding in het oostelijke deel van het plangebied opgenomen. Herontwikkeling of nieuwbouw binnen deze zone van 15 m van het hart van de hogedruk aardgastransportleidingen dienen zodanig te worden geconstrueerd dat het bouwwerk is beschermd tegen branddoorslag en brandoverslag als gevolg van een fakkelbrand;
- de waterparagraaf wordt verbeterd ten aanzien van enkele feitelijkheden;
- de definities van ‘detailhandel in zeer volumineuze goederen’ en van ‘detailhandel in zeer volumineuze goederen met als thema ‘in en om het huis’ worden gewijzigd in lijn met de provinciale verordening.

## 6.4

### **Ambtshalve aanpassingen na voorontwerpbestemmingsplan**

Ten behoeve van de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve aanpassingen doorgevoerd:

- de in het bestemmingsplan voorkomende hogere gebouwen zijn specifiek aangeduid in maatvoering;
- voor pand Lylantse Plein 1 is de aanduiding 'kantoor' opgenomen;
- de reclamemast aan de Capelseweg heeft een ruimere plaatsaanduiding gekregen;
- de aanduiding 'detailhandel-volumineus' wordt ten noorden van de Hoofdweg zodanig neergelegd dat deze overeenkomt met de eerstelijns bebouwing;
- de trafo aan de Hoofdweg 20a wordt niet meer specifiek aangeduid als afwijkende milieucategorie;
- in de algemene bouwregels zijn regels opgenomen voor de plaatsing van openbare nutsgebouwen. In relatie hiermee is de algemene afwijkingsregel verruimd, zodat een bouwhoogte van 4 meter en een maximale oppervlakte van 50 m<sup>2</sup> bij afwijking kan worden toegestaan.
- de aanduiding ; 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende functie' op de Cornusbaan 63-65 is in overeenstemming met de bestaande situatie gebracht;
- de aanduiding 'bedrijf' is aan de Schinkelse Baan 9 aangepast aan de bestaande situatie;
- in het beleidskader hebben actualiseringen plaatsgevonden ten aanzien van het beleid;
- aan de paragraaf over de economische uitvoerbaarheid is toegevoegd dat niet tot de opstelling van een exploitatieplan wordt overgegaan.

## 6.5

### **Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan Hoofdweg heeft gedurende 6 weken (van 21 februari 2013 tot en met 3 april 2013) ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

In totaal zijn er 8 zienswijzen ingediend. Daarnaast zijn er vijf reacties van de overlegpartners binnengekomen. Een samenvatting van deze reacties, alsmede de beantwoording hiervan zijn als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan (Nota van beantwoording - zienswijzen) en bevat op hoofdlijnen de volgende aanpassingen voor het bestemmingsplan:

- het begrip ‘internethandel’ in artikel 1 wordt aangepast, zodat de vervoerswijze meer wordt veralgemeniseerd tot post- en andere besteldiensten;
- ter plaatse van het perceel Hoofdweg 252 wordt de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf - afwijkende functie’ toegevoegd ten behoeve van de aanwezige culturele vereniging. In aansluiting hierop wordt in de bijlage van de regels deze afwijkende functie opgenomen.

De overlegpartners hebben geen opmerkingen over het ontwerpbestemmingsplan.

## **6.6**

### **Ambtshalve aanpassingen na ontwerpbestemmingsplan**

Ten behoeve van de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve aanpassingen doorgevoerd:

- bij artikel 19 is voor alle veiligheidszones een verwijzing naar het Bevi opgenomen;
- op Capelle Trade Center (Venkelbaan) staat per abuis een bouwvlak met hoogteaanduiding 18,5 m. Hier bevindt zich niet een dergelijk gebouw en de aanduiding wordt verwijderd;
- de bestemming ‘Verkeer’ wordt voor het nog te verdubbelen gedeelten van de Hoofdweg verruimd naar het noorden toe, in lijn met het profiel van de bestemming ‘Verkeer’ voor het overige deel van de Hoofdweg;
- de aanduiding ‘aantal rijstroken’ op de verbeelding is vervangen door de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - verdubbeling Hoofdweg’. Hiermee is nog concreter beschreven waaruit de verdubbeling bestaat. Deze aanduiding is tevens aangepast aan de verruiming van de bestemming ‘Verkeer’ uit het voorgaande punt. Tevens is de aanduiding naar het westen toe verlengd om voldoende ruimte te bieden aan het ontwerp van de verdubbeling;
- in bijlage 4 van de regels is opgenomen: Schinkelse baan 9 - broodfabriek met verkoop in winkel. De laatste passage aangaande de winkel is foutief en wordt verwijderd;
- in bijlage 3 ‘Afwijkende functies’ is het tandtechnisch laboratorium aan de Essebaan 1 opgenomen als afwijkende functie. Deze is op de verbeelding als zodanig aangeduid;
- het bedrijf (cat. 3.2) aan de Hoofdweg 26f is niet meer aanwezig en wordt verwijderd uit bijlage 2 van de regels;
- de regeling voor bedrijfswoningen in de artikelen 3 en 4 wordt wat betreft oppervlakte- en hoogtematen aangepast aan de vigerende regeling;
- er wordt een definitie opgenomen voor het begrip ‘netto winkelverkoopvloeroppervlak’. Deze wordt verwerkt in de regels van de artikelen 3 en 4;
- er wordt een definitie opgenomen voor het begrip ‘kantoor’;

- de aanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 2’ op de locatie Lylantse Baan 6 en 6a-c wordt aangepast aan het huidige gebruik. Enkel de Schinkelse baan 1 en de Lylantse baan 6 worden als zodanig aangeduid;
- het beleidskader van de toelichting is geactualiseerd;
- er zijn enkele tekstuele en grammaticale aanpassingen doorgevoerd.



## **Bijlagen bij de toelichting**

Bijlage 1 - Nota van overleg en inspraak

Bijlage 2 - Nota van beantwoording zienswijzen

Bijlage 3 - Zienswijzen

Bijlage 4 - Leidraad fietsparkeren CROW (nr. 291)

Bijlage 5 - Notitie externe veiligheid, DCMR Milieudienst Rijnmond

Bijlage 6 - Inventarisatie Hoofdweggebied, DCMR Milieudienst Rijnmond

Bijlage 7 - Veiligheidsadvies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond