

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

CAPELSE BLOK

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging en begrenzing	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Procedure	5
2. BELEIDSKADER.....	6
2.1 Nationaal beleid.....	6
2.2 Provinciaal beleid.....	7
2.3 Gemeentelijk beleid.....	8
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	161
3.1 Ontstaansgeschiedenis Capelle aan den IJssel	161
3.2 Bestaande situatie en huidig gebruik	161
3.3 Projectbeschrijving	172
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	205
4.1 Water	205
4.2 Milieuzonering.....	226
4.3 Geluid.....	237
4.4 Luchtkwaliteit	248
4.5 Externe veiligheid	259
4.6 Bodem.....	20
4.7 Archeologie.....	20
4.8 Flora en fauna	271
4.9 Besluit m.e.r.....	282
5. UITVOERBAARHEID.....	293
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	293
5.2 Vooroverleg ex artikel.....	293
6. CONCLUSIE	24

BIJLAGE: Projectkaart
Milieuonderzoeken

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Per 1 januari 2015 zal het Comenius College het schoolgebouw aan de P.C. Boutenssingel 15 te Capelle aan de IJssel verlaten. Met het oog op een duurzame- en innovatieve herbestemming van dit terrein heeft de gemeente Capelle aan den IJssel een aanbesteding uitgeschreven. ABB Ontwikkeling B.V. heeft in dit kader het voorstel gedaan om de bestaande bebouwing zoveel mogelijk te handhaven en om te vormen tot woningen met verscheidene afmetingen en buitenruimtes. Ook is in het voorstel een aantal nieuwe woningen voorzien. Op basis van dit voorstel heeft de gemeente de herontwikkeling van het schoolterrein aan ABB Ontwikkeling B.V. gegund.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat feitelijk uit twee delen. Enerzijds wordt het bestaande hoofdgebouw, dat nog in goede bouwkundige staat verkeert, behouden en getransformeerd naar woningbouw. Dit betreffen zogenaamde kluswoningen die door de kopers zelf ingedeeld en afgerond kunnen worden. Anderzijds zal de bebouwing die niet meer in goede staat verkeert, zoals de praktijklokalen, het gymlokaal en de fietsenstalling, gesloopt worden. Op deze gronden, veelal rondom het hoofdgebouw, zullen in totaal 29 eengezinswoningen gerealiseerd worden. Tussen het te behouden schoolgebouw en de nieuwbouwwoningen zal een gemeenschappelijke binnentuin gerealiseerd worden.

De ontwikkeling van in totaal 68 woningen past niet binnen het nu geldende juridisch-planologisch kader (zie §1.3). Om realisatie hiervan mogelijk te maken, vooruitlopend op de komende herziening van het bestemmingsplan, dient met een omgevingsvergunning afgeweken te worden van het vigerende bestemmingsplan. Dit document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied ligt in de dichtersbuurt van de wijk Middelwatering West te Capelle aan den IJssel. De begrenzing bestaat uit de P.C. Boutenssingel aan de zuidzijde en de bestaande watergangen aan de west-, noord- en oostzijde van het schoolterrein. De groenvoorzieningen aan de noordkant van het perceel, gelegen tussen de watergang en de Abram van Rijckevorselweg, maken geen deel uit van het projectgebied.



Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied in Capelle aan den IJssel (links) en in directe omgeving (rechts).

1.3 **Vigerend bestemmingsplan**

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Middelwatering 2004". Dit bestemmingsplan was op 1 november 2004 door de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel vastgesteld, doch het college van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland heeft op formele gronden goedkeuring aan dat plan onthouden. Bij besluit van 25 juni 2005 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan "Middelwatering 2004" opnieuw vastgesteld. Sinds april 2006 is het plan onherroepelijk.

Voor het projectgebied is één bestemming van kracht (zie afbeelding 2), te weten de bestemming 'Maatschappelijke- en Kantoordoeleinden'. Deze gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen en/of kantoorruimte en in samenhang daarmee voor dienstwoningen, wegen en groenvoorzieningen evenals parkeervoorzieningen. Het bouwen van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, is alleen mogelijk als deze passen in de bestemming. Voor de projectlocatie zijn een maximum bouwhoogte van 13 meter en een maximum bebouwingspercentage van 65% vastgesteld.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Middelwatering 2004" (projectgebied oranje omkaderd).

De voorgenomen transformatie van het schoolterrein past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, omdat de nu geldende bestemming 'Maatschappelijke- en Kantoordoeleinden' geen woningen toestaat. Daarnaast kent het plan geen afwijkingsmogelijkheden om de gewenste bebouwing toe te staan.

In verband met de wettelijke actualisatieplicht is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Een voorontwerp van dat plan heeft van 9 oktober 2014 tot en met 19 november 2014 voor inspraak ter inzage gelegen. Hoewel in dat voorontwerp bestemmingsplan "Middelwatering" voor de projectlocatie nog een bestemming 'Maatschappelijk' is opgenomen, is in de bekendmaking van de terinzagelegging reeds aangegeven dat het projectgebied in het ontwerpbestemmingsplan als woonlocatie zal worden bestemd.

1.4 **Procedure**

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk. Dit is mogelijk door deze ontwikkeling onderdeel te laten zijn van de lopende bestemmingsplanprocedure voor het gebied.

Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing als toelichting van dat planonderdeel noodzakelijk. Dit document voorziet hierin.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Capelle aan den IJssel en in het bijzonder die voor het project.

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt de visie de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, datze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met het Rijksbeleid. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Conclusie

Omdat het voornemen wordt gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied en het perceel momenteel grotendeels bebouwd is, wordt geen nieuw ruimtebeslag geclaimd. Daarnaast bestaat een actuele behoefte aan de te realiseren wooneenheden. Het voornemen voldoet dan ook aan ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 *Provinciaal beleid*

Visie Ruimte en Mobiliteit, Verordening ruimte 2014 en Programma's Ruimte en Mobiliteit

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

Het strategisch ruimtelijk beleid zoals verwoord in de structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

Het projectgebied is in de Verordening ruimte 2014 aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Hierbij zijn in het Programma Ruimte vastgestelde totalen als behoefte-raming per gebied opgenomen. Voor de Stadsregio Rotterdam wordt in de periode 2012 - 2019 een behoefte voorzien van 27.409 woningen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefte-ramingen (eerste trede op de ladder van duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden deze door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele bestemmingsplannen.

Naast het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking wil de provincie de ruimte beter benutten door in te zetten op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Verstedelijkingsscenario Stadsregio 2010-2020

Op 13 oktober 2010 heeft de Stadsregio het verstedelijkingsscenario "Op weg naar een gezonde woningmarkt" vastgesteld. Daarin is een beeld geschetst van de opbouw van de woningvoorraad op basis van een analytische indeling van negen woonmilieus (Rosetta indeling): landelijk, dorps, exclusief suburbaan, grondgebonden suburbaan, compact suburbaan, rustig stedelijk, levendig stedelijk, exclusief stedelijk en hoogstedelijk.

Met deze benadering is getracht om de regionale opgave te formuleren en om met gemeenten, corporaties en marktpartijen het gesprek aan te kunnen gaan over vormen van

woningbouw die iets toevoegen aan het regionale aanbod. Over het algemeen komt een behoefte naar voren aan meer woningen in zeven van de negen woonmilieus: grootstedelijk, rustig en exclusief stedelijk, grondgebonden en exclusief suburbaan, landelijk en dorps. Het overschot zit in de levendig-stedelijke milieus en de compact-suburbane milieus.

Voor de gemeente Capelle aan den IJssel is er een overschot aan compact suburbaan en een tekort aan grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps wonen.

Conclusie

De voorgenomen herontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. De voorziene woningen passen binnen de woningbouwbehoefte van de Stadsregio Rotterdam. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de ladder voor duurzame verstedelijking en is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030

De gemeente Capelle aan den IJssel heeft op 10 juni 2013 een nieuwe structuurvisie vastgesteld. De structuurvisie 2030 biedt een kader voor toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze structuurvisie is het weergeven van de toekomstige inrichting van de gemeente in 2030. De structuurvisie dient als leidraad en toetsingskader voor toekomstige plannen en is voorzien van een (wettelijk verplicht) uitvoeringsprogramma. In dit document komen de ruimtelijke claims vanuit wonen, economie, verkeer en vervoer, buitenruimte, sport, recreatie, welzijn, onderwijs en zorg samen. Daarbij worden de hoofdlijnen geformuleerd en afwegingen en keuzen gemaakt.

In de structuurvisie is de ambitie vastgelegd dat Capelle aan den IJssel in 2030 een aantrekkelijke en duurzame Parkstad is met een gedifferentieerd woonaanbod en veel groen en water. Het karakter van de Parkstad wordt bepaald door de groene randen van de stad, de groene hoofdstructuren in de stad en het groen en water midden in de woongebieden.

Er is behoefte aan centrale wijkfuncties met een goed basisaanbod aan winkels en dienstverlening in elke wijk. Zorg, onderwijs en basisgezondheidszorg zijn op wijkniveau gebundeld. Dergelijke centra zijn meer dan een plaats om boodschappen te doen. Dit zijn ook de plaatsen in de wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De wijkvoorzieningen zijn een aanvulling op het stedelijk niveau.

Ruimtelijke visie Middelwatering

De Ruimtelijke visie Middelwatering is opgesteld in het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan Middelwatering. Deze visie is op 10 maart 2014 vastgesteld en geeft een beeld van mogelijk toekomstige ontwikkelingen die een aanpassing van het geldende bestemmingsplan noodzakelijk maakt. In de Ruimtelijke visie Middelwatering worden ook de toekomstige ontwikkelingen in de wijk geschetst. De transformatie van de schoollocatie aan de P.C. Boutensingel is in de ruimtelijke visie als zodanig aangegeven.

Woonvisie 2013-2020 Parkstad naast economische motor

Op 10 juni 2013 is door de gemeenteraad de Woonvisie 2013-2020 vastgesteld. Het beleidsveld wonen is de komende jaren erg dynamisch. Er spelen vele ontwikkelingen. Zo is dankzij de economische crisis de woningmarkt vastgelopen en veranderd in een kopersmarkt.

De financieringsmogelijkheden van consumenten zijn beperkt, de wet- en regelgeving wijzigt. Binnen deze wispelturige context waarvan het voor zowel de markt als de overheid moeilijk is in te schatten welke koers gevaren moet worden, probeert de gemeente Capelle aan den IJssel via de Woonvisie enig houvast te creëren en van Capelle aan den IJssel een Parkstad te maken met een gevarieerde woningvoorraad waar vanzelfsprekend voor iedereen plaats is.

In de woonvisie ligt de nadruk op actief beheer en vernieuwing. Dit betekent dat aandacht moet uitgaan naar het versterken van de Capelse woonmilieus door de woonmilieubalansen te herstellen. In de stadsregio is afgesproken om woonmilieus waarvan een overschot is (compact-suburbaan) te verminderen en schaarse woonmilieus toe te voegen (landelijk, dorps en exclusief).

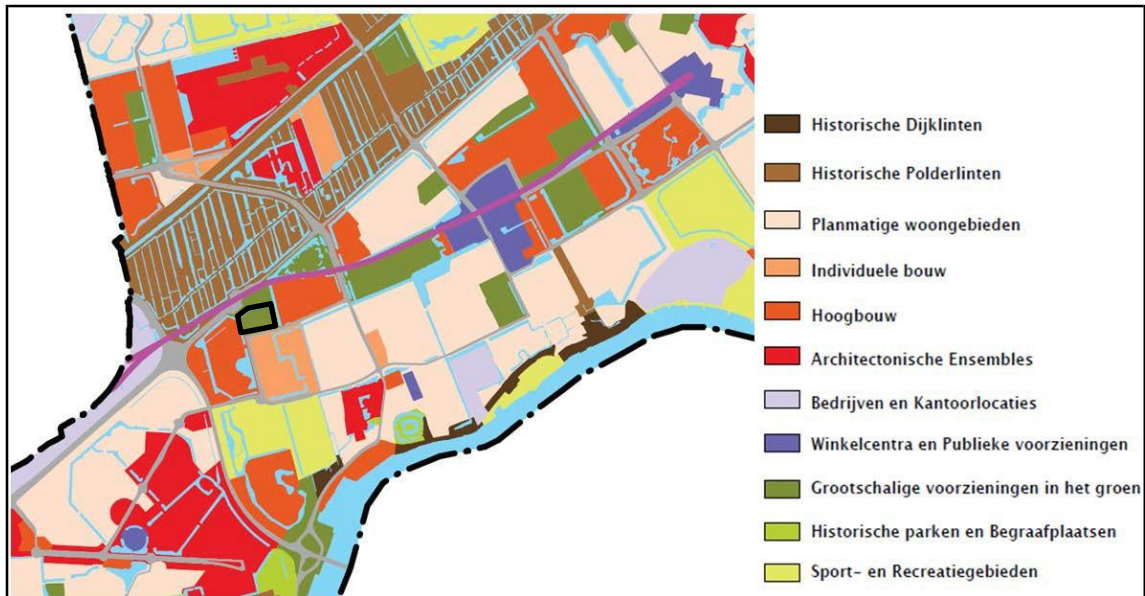
Hoewel de woningvoorraad binnen Capelle aan den IJssel voornamelijk uit kwalitatief goede jonge woningen bestaat, is een deel kwetsbaar. Het zijn kleine, goedkope en relatief oude woningen die in concentraties in elkaars nabijheid staan. Deze woningen zullen de komende jaren scherp in de gaten moeten worden gehouden om te voorkomen dat achteruitgang optreedt. Hierbij kan worden gedacht aan goed onderhoud van de openbare ruimte, sociale en fysieke ingrepen al dan niet in combinatie met de ontwikkeling van een gebied.

Welstandsnota

Op 11 november 2013 is de Welstandsnota vastgesteld. In de Welstandsnota wordt aangegeven aan welke welstandscriteria bouwplannen worden getoetst en op welke accenten in bepaalde gebieden of bij bijzondere objecten specifiek wordt gelet.

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

Bij het toetsen van een plan voor nieuwbouw of verbouw aan redelijke eisen van welstand wordt in de eerste plaats gekeken of de karakteristiek van het gebied in stand wordt gehouden of wordt versterkt. Daarnaast wordt gekeken naar de kwaliteit van het gebouw zelf. Omdat veel gebieden beschikken over overeenkomstige karakteristieken als gevolg van een vergelijkbare ontstaansgeschiedenis, ontwikkelingswijze en samenhang van stedenbouw, architectuur en openbare ruimte, is het nodig om elke wijk of buurt afzonderlijk te beschrijven. Gebieden met dezelfde karakteristieken worden ondergebracht bij een gebiedstype. De opbouw en onderverdeling in verschillende gebiedstypen wordt de gebiedstypologie genoemd. De gebiedstypologie vormt de basis van de welstandsnota. De verschillende gebiedstypologieën zijn opgenomen in afbeelding 3. Het projectgebied is gelegen binnen de gebiedstypologie 'grootschalige voorzieningen in het groen'.



Afbeelding 3: Uitsnede welstandtypologiekaart (projectgebied zwart omkaderd).

Nota parkeernormen Capelle aan den 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 auto- en fietsparkeernormen voldoen. Bij herinrichting moet het aantal bestaande parkeerplaatsen van vóór de herinrichting minimaal weer terugkomen. Voor het fietsparkeren gelden de normen van het CROW. In § 3.3 wordt beschreven dat het plan hiermee in overeenstemming is.

Conclusie

De voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidskaders.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de ontstaansgeschiedenis van Capelle aan den IJssel, de bestaande situatie en het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Ontstaansgeschiedenis Capelle aan den IJssel*

De bewoningsgeschiedenis van Capelle aan den IJssel hangt nauw samen met de landschapontwikkeling van het kust- en rivierengebied. Aan het einde van de laatste ijstijd (rond 12.000 jaar voor Christus) ontstonden langs de toenmalige rivieren reeksen van zandlichamen. Het zijn rivierduinen ('donken') waarvan het zand afkomstig was van de drooggevallen en later uitgewaaide rivierbeddingen. Ongeveer 10.000 jaar geleden, aan het begin van het Holoceen, steeg de zeespiegel als gevolg van een klimaatverbetering. Hierdoor ontstonden er ook bewoonbare plekken langs rivieren en geulen. Zo werd het gebied gebruikt door jagers, verzamelaars en vissers uit de Midden-Steentijd, gevolgd door de eerste, beginnende boerengemeenschappen vanaf 5000 voor Christus uit de Nieuwe Steentijd. In het derde millennium voor Christus ontstond een meer gesloten kust met strandwallen. Het landschap erachter verzoette, er ontstonden moerassen waarin veen werd gevormd. Het gebied van Capelle aan den IJssel wordt nagenoeg één groot moeras, waardoor de bewoningsmogelijkheden voor de mens zeer beperkt werden.

Het gebied wordt ontgonnen vanaf de 10^e-12^e eeuw, Het gaat om een strookvormige verkaveling met boerderijen gegroepeerd in bewoningslinten; in dit geval lag het bewoningslint vermoedelijk ter plaatse van 's-Gravenweg, even ten noorden van het plangebied. Als gevolg van overstromingen in de 12^e eeuw werden grote delen van de ontginningen weer vernietigd. Al spoedig werd het verloren gegane gebied opnieuw in cultuur gebracht, door onder meer langs de rivier dijken aan te leggen. Deze dijken en de directe omgeving ervan werd ook de vestigingsplaats voor nieuwe nederzettingen, zoals Capelle. Rond 1280 is hier sprake van een parochiekerk/kapel; hieraan dankt Capelle hoogstwaarschijnlijk ook haar naam.

Al vroeg was er op het Capelse grondgebied sprake van industriële bedrijvigheid, zoals touwslagerij, kleiwinning in de uiterwaarden voor de baksteenproductie, houtvlotterij, scheepsbouw en glasblazerij. In de directe omgeving van het projectgebied bevond zich bijvoorbeeld steenbakkerij De Oude Plaats. De resten van de steenovens zijn nog zichtbaar op foto's daterend uit het begin van de 20^e eeuw en houden zich naar verwachting nog steeds in de bodem schuil. Aan de dijk, in het verlengde van de 'Hooge Boezem', stond verder de in 1918 gesloopte korenmolen 'De Hoop'.

Van een dijkdorp met de buurtschappen Keten en Oude Plaat en een bewoningslint langs 's-Gravenweg groeide Capelle aan den IJssel ten slotte uit tot een moderne stad. Vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw werden wijk na wijk gebouwd. Zo werd de wijk Middelwatering aangelegd in de jaren zestig.

3.2 *Bestaande situatie en huidige gebruik*

Het projectgebied bevindt zich in een strook tussen de Abram van Rijckevorselweg (noordzijde) en de P.C. Boutensingel (zuidzijde). Aan de oostzijde van het perceel zijn drie wooncomplexen (gestapelde woningbouw, 13 laags) met bijbehorende parkeervoorzieningen en openbaar groen aanwezig. De gronden aan de westzijde zijn in gebruik als

parkeervoorziening voor de naastgelegen woningen aan het Reviusrondeel. De gronden ten zuiden van de P.C. Boutenssingel zijn eveneens ingericht voor woningbouw, met dien verstande dat daar overwegend grondgebonden woningen staan.

Op de projectlocatie staat thans een schoolgebouw met bijbehorende voorzieningen van het Comeniuscollege. Naast het hoofdgebouw is sprake van twee gymlokalen, een aantal praktijklokalen, een aula, een fietsenstalling en een noodgebouw. Een groot deel van het schoolterrein is verhard. Het projectgebied wordt aan drie zijden begrensd door een watergang met daarachter ook hoog opgaande groenvoorzieningen, waardoor het enigszins geïsoleerd ligt.



Afbeelding 4: Huidige situatie projectgebied (oranje omkaderd) en directe omgeving.

De P.C. Boutenssingel (2x1 rijstrook met aan beide zijden een fietsstrook) is de toegangs- en ontsluitingsweg van de projectlocatie. De maximum snelheid op deze weg bedraagt 50 km/uur. Deze weg komt uit op de Slotlaan, waarover de N209 (Abram van Rijckevorselweg) naar Rotterdam / Nieuwerkerk aan den IJssel en N210 (Algeraweg) naar Krimpen aan den IJssel eenvoudig zijn te bereiken.

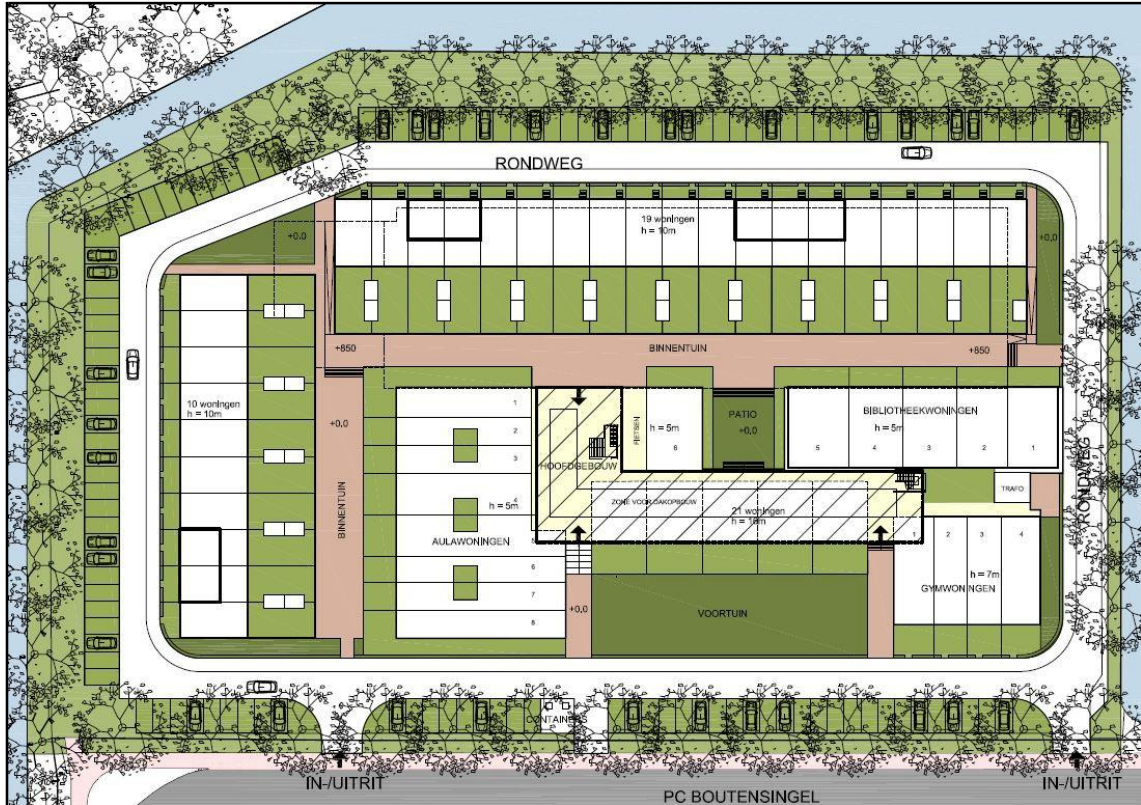
3.3 **Projectbeschrijving**

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1, wordt beoogd om het terrein van het Comeniuscollege aan de P.C. Boutenssingel op een duurzame- en innovatieve wijze te herontwikkelen. In het voorstel van ABB Ontwikkeling B.V. is hieraan invulling gegeven door de bestaande bebouwing voor zover mogelijk te handhaven en van een woonfunctie te voorzien. Voorwaarde daarvoor is wel dat die bebouwing nog in een goede bouwkundige staat verkeert.

Van de bestaande bebouwing zullen het hoofdgebouw inclusief bibliotheek, de aula aan de westkant van het hoofdgebouw en het gymlokaal aan de zuidoostkant behouden blijven. Hier zullen in totaal 39 kluswoningen gerealiseerd worden, te weten:

- hoofdgebouw: 21 woningen, gestapeld tot een hoogte van 18 meter.
- gymlokaal: 4 woningen, grondgebonden tot een hoogte van 7 meter.
- bibliotheek: 6 woningen, grondgebonden tot een hoogte van 5 meter.
- aula: 8 woningen, grondgebonden tot een hoogte van 5 meter.

Van deze 39 woningen zullen in totaal 23 woningen op de begane grond komen. De overige 16 woningen komen op de verdiepingen van met name het hoofdgebouw.



Afbeelding 5: Schematische weergave voorgenomen herontwikkeling projectgebied.

Naast de te behouden gebouwen, worden een aantal panden ook (deels) gesloopt. Dit betreffende fietsenstalling aan de westzijde van het terrein, de praktijklokalen en het aangrenzende gymlokaal aan de noordkant van het hoofdgebouw en de noodbebouwing aan de voorzijde van het hoofdgebouw (gezien vanaf de P.C. Boutenssingel). Met de sloop van deze gebouwen ontstaat ruimte voor een nieuwe, geoptimaliseerde invulling van het terrein met onder andere 29 eengezinswoningen, waarvan 10 aan de westzijde van het projectgebied en 19 aan de noordzijde. Bij deze 19 woningen komt een verharde binnentuin. Daarnaast komt er ruimte voor een binnentuin tussen de te behouden gebouwen en de nieuwe eengezinswoningen.

Verkeersontsluiting en parkeren

De herontwikkeling van het schoolterrein zal voor een andere verkeersbelasting zorgen. Aangezien in de bestaande situatie sprake is van een school met bijbehorende verkeersbewegingen, met pieken in de ochtend en in de namiddag, kan aangenomen worden dat de nieuwe situatie niet tot belemmeringen zal leiden. Rondom de woningen zal een 'rondweg' gerealiseerd worden, die via twee in-/uitritten aangesloten wordt op de P.C. Boutenssingel. De P.C. Boutenssingel staat weer in verbinding met de gebiedsontsluitingswegen Slotlaan (oostzijde) en Schönberglaan (westzijde).

Het parkeren wordt geheel op eigen terrein opgelost. Hiervoor wordt haaks op de buitenzijde van de rondweg parkeerplaatsen gerealiseerd. Op grond van de gemeentelijke parkeernormen dienen voor de ontwikkeling 108 parkeerplaatsen aanwezig te zijn (zie onderstaande tabel). Door de aanleg van 112 parkeerplekken wordt hier aan voldaan.

Tabel 1: Benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van herontwikkeling projectgebied.

Woninggrootte	Parkeernorm	Aantal woningen	Benodigde plaatsen
< 85 m ²	1,30	21	27,3
> 85 m ² < 100 m ²	1,50	14	21,0
> 100 m ²	1,8	33	59,4
Totaal		68	108

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Stedelijk waterplan). Ook het hoogheemraadschap heeft zijn beleid vastgelegd in een waterbeheerplan (2010-2015). Deze beleidsplannen zijn allemaal in hoofdzaak opgericht, dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld moeten worden. Deze beleidsterm heeft dan ook vooral betrekking op het zoveel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen in ruimte en tijd. Hierbij speelt de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' een belangrijke rol.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een watertoets opgesteld. Hieruit blijkt dat het projectgebied in de huidige situatie geheel verhard is, met uitzondering van bermen en oevers. In de plansituatie wordt een deel ingericht als tuinen. Deze zijn vaak voor maximaal 50% verhard; mogelijk is dit percentage hoger bij relatief kleine tuinen. Naar verwachting zal het verhard oppervlak door de herontwikkeling iets afnemen. Het treffen van compenserende maatregelen is dan ook niet aan de orde.

De nieuwe bebouwing in het projectgebied wordt aangesloten op het huidige rioolstelsel. Hierbij is het wenselijk om het hemelwater te scheiden van het afvalwater. In de omgeving is voldoende oppervlaktewater aanwezig waarop het hemelwater geloosd kan worden. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het voor de nieuwe bebouwing van belang om duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Het hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard is betrokken geweest bij de totstandkoming van de voor dit projectgebied opgestelde watertoets. Daarnaast wordt deze ruimtelijke onderbouwing bij aanvang van de procedure ter toetsing aangeboden. Indien noodzakelijk, zal deze ruimtelijke onderbouwing worden aangepast.

4.2

Milieuozonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuozonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuozonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje". De milieuozonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuozonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuozonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk. Daarnaast kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het betreft hier een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven. Ook gebieden die in de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur liggen behoren ook tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap.

Realisatie van de voorgenomen ontwikkeling leidt tot extra gevoelige objecten (woningen). In de directe omgeving van het projectgebied is op grond van het voorontwerpbestemmingsplan "Middelburg 2014" een aantal inrichtingen toegestaan die mogelijk tot hinder kunnen leiden. Zo is op ongeveer 34 meter ten zuidoosten van het projectgebied de mogelijkheid aanwezig om een maatschappelijke voorziening op te richten. Het betreffen hier over het algemeen inrichtingen behorende tot categorie 2 als bedoeld in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuozonering". Aan dergelijk inrichtingen is een maximale hindercontour van 30 meter gekoppeld; deze is dan ook niet over het projectgebied gelegen.

Ten noordwesten van het projectgebied is op een afstand van ongeveer 37 meter een brandstofservicestation gesitueerd. Hier wordt ook LPG verkocht, waarbij de maximale doorzet is vastgelegd op 1.000 m³. Dit betekent, dat op grond van de VNG-uitgave een maximale hindercontour geldt van 50 meter voor het aspect 'gevaar'. Deze contour is over het projectgebied gelegen; dit geldt niet voor de contouren behorende bij de aspecten 'geluid' en 'geur' (beide 30 meter). Voor een verantwoording van de kortere afstand voor het aspect 'gevaar' wordt verwezen naar § 4.5. Hieruit blijkt, dat de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling binnen deze contour als acceptabel beschouwd kan worden.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat ter plaatse van de voorziene woningen een acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Daarnaast worden de in de omgeving toegestane inrichtingen niet door deze woningen in hun bedrijfsvoering belemmerd.

4.3

Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet geluidhinder onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Wegverkeerslawaai

De herontwikkeling van het schoolterrein maakt nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, namelijk 68 woningen. Deze objecten zijn gelegen binnen de toetsingszone van enkele zoneplichtige wegen, namelijk de P.C. Boutenssingel, Algeraweg / Prins Alexanderweg en Abram van Rijckevorselweg. Er is dan ook een akoestisch onderzoek¹ uitgevoerd, waarbij de berekeningen zijn uitgevoerd volgens SRMII conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012.

De in de omgeving van het plangebied liggende 30 km/uur wegen zijn verder niet in het onderzoek betrokken. Deze wegen hebben namelijk een te verwaarlozen akoestische invloed door een lage verkeersintensiteit (doordat de weg doodloopt), een relatief grote afstand, afscherming van tussenliggende bebouwing of een combinatie van deze factoren.

Uit de rekenresultaten blijkt, dat alleen de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Algeraweg / Prins Alexanderlaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Voor de P.C. Boutenssingel en de Abram van Rijckevorselweg is een geluidsbelasting berekend van maximaal 53 respectievelijk 52 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt hierbij niet overschreden.

Het treffen van geluidreducerende maatregelen is voor de P.C. Boutenssingel niet goed mogelijk. Zo is het toepassen van stil asfalt vanuit onderhoudstechnische bezwaren niet mogelijk, omdat deze asfaltsoort in situaties met wringend verkeer erg kwetsbaar is. Het plaatsen van geluidsschermen is vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt niet wenselijk. Daarnaast ontbreekt de ruimte om een aaneengesloten scherm te realiseren.

Het toepassen van stil asfalt op de Abram van Rijckevorselweg, alsmede het plaatsen van een geluidsscherm van 2,0 meter hoog, is wel mogelijk. Het toepassen van deze maatregelen leidt tot een reductie van de geluidbelasting met 2 à 3 dB. Dit betekent, dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nog steeds wordt overschreden. Het toepassen van een scherm vergt dan ook een te grote investering in verhouding tot de te bereiken reductie. Toepassen van stil asfalt is niet realistischer, omdat onlangs vernieuwd (normaal) asfalt is aangelegd. Over het algemeen worden dergelijke maatregelen pas genomen in samenhang met ingrijpende onderhoudswerkzaamheden. Vandaar dat beide maatregelen als niet haalbaar en/of niet doelmatig worden beschouwd.

¹ Van Kooten Akoestisch advies, Het Capelse Blok in Capelle aan den IJssel; akoestisch onderzoek, december 2014, rapportnummer: 1418.R01.

Omdat alle woningen over een geluidluwe gevel en buitenruimte beschikken, wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid en is feitelijk sprake van een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder verleend kan worden.

Spoorweglawaai

In de nabijheid van het plangebied is de metrolijn Capelsebrug - De Terp gelegen. De voorziene woningen liggen binnen de toetsingszone van deze spoorlijn. In het akoestisch onderzoek is dan ook aan deze geluidbron aandacht besteed. Uit de berekeningen blijkt, dat de geluidsbelasting maximaal 56 dB bedraagt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 57 dB niet overschreden.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde akoestisch rapport wordt gesteld, dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder. Wel dient een ontheffing verleend te worden. Omdat voldaan wordt aan het gemeentelijk ontheffingenbeleid, wordt verwacht dat deze verleend wordt.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Ten aanzien van woningbouwlocaties is in de regeling gesteld dat de volgende situaties niet in betekenende mate bijdragen:

- Netto niet meer dan 1.500 woningen in geval van één ontsluitingsweg.
- Netto niet meer dan 3.000 woningen in geval van twee ontsluitingswegen met gelijkmatige verkeersverdeling.

Het voorziene wooncomplex leidt tot de oprichting van 68 wooneenheden; dit aantal valt ruimschoots onder de in de Regeling NIBM vastgestelde aantallen. Het project kan dan ook als niet in betekenende mate beschouwd worden. Verder zijn de geplande woningen ook op gepaste afstand gelegen van wegen met hoge verkeersintensiteiten (zoals Abram van Rijckevorselstraat), zodat de PM₁₀ en NO₂-contouren van deze wegen niet over de woningen zijn gelegen. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit.

Daarnaast is de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2013 gelegen tussen de 20 en 22 µg/m³ respectievelijk tussen 28 en 32 µg/m³. De concentratie

PM₁₀ is in 2020 gelegen tussen de 22 en 24 µg/m³; voor NO₂ is dit een concentratie tussen 22 en 25 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen, zodat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit wordt niet noodzakelijk geacht.

4.5 **Externe veiligheid**

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Uit een uitgevoerd onderzoek² blijkt, dat in de directe omgeving van het projectgebied een brandstofservicestation met LPG-doorzet is gesitueerd. Bij deze risicobron behoren verschillen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren. Zo ligt rondom de afleverinstallatie een contour van 15 meter, rondom het ondergronds reservoir een contour van 25 meter en rondom het vulpunt een contour van 45 meter. Geen van deze contouren is over het projectgebied gelegen en vormt daardoor geen belemmering.

Het projectgebied is wel gelegen binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico (150 meter). Vandaar dat in het uitgevoerde onderzoek een groepsrisicoberekening is gedaan. Uit deze berekening blijkt, dat het groepsrisico voor de periode overdag zowel in de huidige als in de toekomstige waarde kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Door de voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied daalt het groepsrisico. Het maximaal aantal slachtoffers dat bij een eventuele ramp daalt namelijk van circa 150 in de huidige situatie tot circa 60 in de toekomstige situatie. Ook in de avonduren is het groepsrisico kleiner dan de oriëntatiewaarde. Wel zal het aantal potentiële slachtoffers door de herontwikkeling toenemen van circa 30 naar circa 80 personen.

Doordat het aantal potentiële slachtoffers in de avonduren toeneemt, is een nadere verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. In deze verantwoording dient aandacht besteed te worden aan de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied. In het kader van het wettelijk vooroverleg wordt hierover advies gevraagd aan de veiligheidsregio, waarna de verantwoording wordt opgesteld. Deze verantwoording wordt toegevoegd aan het ontwerpplan. Verwacht wordt dat de verantwoording de ontwikkeling mogelijk maakt.

² AVIV, Groepsrisico LPG-tankstation Shell aan de N219 gemeente Capelle aan den IJssel, november 2014, project 142769.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Ter plaatse van het projectgebied is een bodemonderzoek³ uitgevoerd. Uit het vooronderzoek blijkt, dat rekening gehouden dient te worden met gedempte watergangen en de mogelijkheid dat in het projectgebied asbest is toegepast. Daarnaast zijn in diverse lokalen van de school kleinschalige lasinrichtingen en/of timmerwerkplaatsen aanwezig geweest. Desondanks is het projectgebied als 'onverdacht' op aanwezigheid van verontreinigingen aangemerkt.

In oktober 2014 is het veldwerk uitgevoerd, waarbij in het projectgebied in totaal 28 boringen zijn geplaatst. De diepte van de boringen varieert hierbij van 0,5 meter beneden maaiveld (m-mv) tot 2,0 m-mv. Drie boringen zijn afgewerkt met een peilbuis ten behoeve van de bemonstering van het grondwater. Tijdens het veldwerk is heeft ook een maaiveldinspectie naar asbest plaatsgevonden. Door de aanwezigheid van diverse belemmeringen heeft geen efficiënte inspectie plaatsgevonden; desondanks is op het maaiveld geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.

Analyseresultaten

Uit de analyseresultaten blijkt, dat in de bovengrond licht verhoogde gehalten voor PCB, cadmium, zink en/of lood zijn aangetroffen. Ook in de ondergrond zijn licht verhoogde gehalten aangetroffen. Het gaat hierbij om PCB en/of kwik. Het grondwater is licht verontreinigd met barium, nikkel en/of naftaleen. In een van de mengmonsters ten behoeve van het asbestonderzoek is analytisch een gehalte van <2 mg/kg droge stof vastgesteld.

Conclusie

Op grond van de analyseresultaten wordt de gestelde hypothese 'onverdacht' aangenomen. Het nemen van vervolgstappen in het kader van de Wet bodembescherming is niet noodzakelijk. Ook ten aanzien van asbest is het uitvoeren van een nader onderzoek niet aan de orde. De aanwezige bodemgesteldheid is vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor het beoogde gebruik als 'wonen'.

4.7 Archeologie

Om het archeologische erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het Verdrag van Malta opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen. Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen

³Verhoeven milieutechniek B.V., Verkennend bodemonderzoek en verkennend onderzoek naar asbest, Capelse Blok te Capelle aan den IJssel, oktober 2014, rapportnummer B14.5805.

om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan Middelwatering blijkt, dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 3". In de betreffende planregel is bepaald, dat bij werkzaamheden die dieper reiken dan 1 m beneden maaiveld en die groter zijn dan 200 m², een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. De fundering zal niet dieper reiken dan die diepte, maar er zal naar verwachting wel sprake zijn van een heipalenplan. Dit wordt voorgelegd aan het BOOR (Bureau oudheidkundig onderzoek Rotterdam) voor advisering of archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Zo nodig wordt een archeologisch onderzoek uitgevoerd en eventuele maatregelen genomen.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deeluitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit een uitgevoerd onderzoek⁴ blijkt, dat het projectgebied op ruime afstand is gelegen van Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonumenten. Door de relatief (grote) afstand, de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom en de aard van de ingrepen, zijn effecten op beschermde natuurgebieden uitgesloten. Omdat het projectgebied ook geen onderdeel van de EHS is en het ook niet is aangemerkt als weidevogelgebied, zijn ook deze aspecten van de gebiedsbescherming niet aan de orde.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Uit het eerder aangehaalde onderzoek blijkt, dat de aanwezigheid van beschermde plantensoorten in het projectgebied uitgesloten wordt. Daarnaast is geen geschikte habitat aanwezig voor Ringslag en Rugstreeppad, zodat de aanwezigheid van deze diersoorten ook wordt uitgesloten. Ook voor de overige soortgroepen geldt, dat geen sprake is van een geschikt leefgebied. Wel zijn algemene zoogdieren als mol en konijn in het projectgebied te verwachten. Voor deze soorten geldt een vrijstelling, al blijft de zorgplicht van toepassing.

Uitzondering vormen de diergroepen vleermuizen en vogels. De te slopen gebouwen lenen zich goed voor het gebruik door dwergvleermuizen en voor jaarrond beschermde nesten van de Huismus en Gierzwaluw. Daarnaast zijn ook in de te behouden gebouwen open stootvoegen aanwezig, alwaar vleermuizen zich kunnen ophouden. Het uitvoeren van een nader onderzoek naar vleermuizen, Huismus en Gierzwaluw is dan ook noodzakelijk. Daarnaast

⁴ Groenteam, Natuuronderzoek Flora- en Faunawet t.b.v. woningbouwplan Het Capelse Blok (aan de P.C. Boutenssingel) te Capelle aan den IJssel, november 2014.

dienen het projectgebied ook onderzocht te worden op nestplaatsen van roofvogels en/of uilen. Deze aanvullende onderzoeken worden momenteel uitgevoerd. Indien het treffen van compenserende en/of mitigerende maatregelen noodzakelijk is, dan worden deze genomen. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar. Vandaar dat gesteld wordt, dat de Flora- en Faunawet de realisatie van voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staat.

4.9

Besluit m.e.r.

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Voor de transformatie van het schoolterrein is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.- (beoordelings)plicht kennen. Er is sprake van één relevante activiteit:

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

De voorgenomen ontwikkeling blijft ruim onder de genoemde drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.. Toetsing aan deze drempelwaarde is echter niet voldoende; ook de andere selectiecriteria uit de Europese Richtlijn zijn van belang. Het gaat hierbij onder andere om cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, en risico van ongevallen. Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling geen bijzondere elementen bevat die bovenproportioneel bijdragen aan deze aspecten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r.(-beoordeling) niet noodzakelijk is.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling betrekking heeft op een aangewezen bouwplan en de gemeente graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, wordt tussen de gemeente Capelle aan den IJssel en ABB Ontwikkeling B.V. een overeenkomst gesloten. De gemeente vervult daarmee enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 Vooroverleg ex artikel

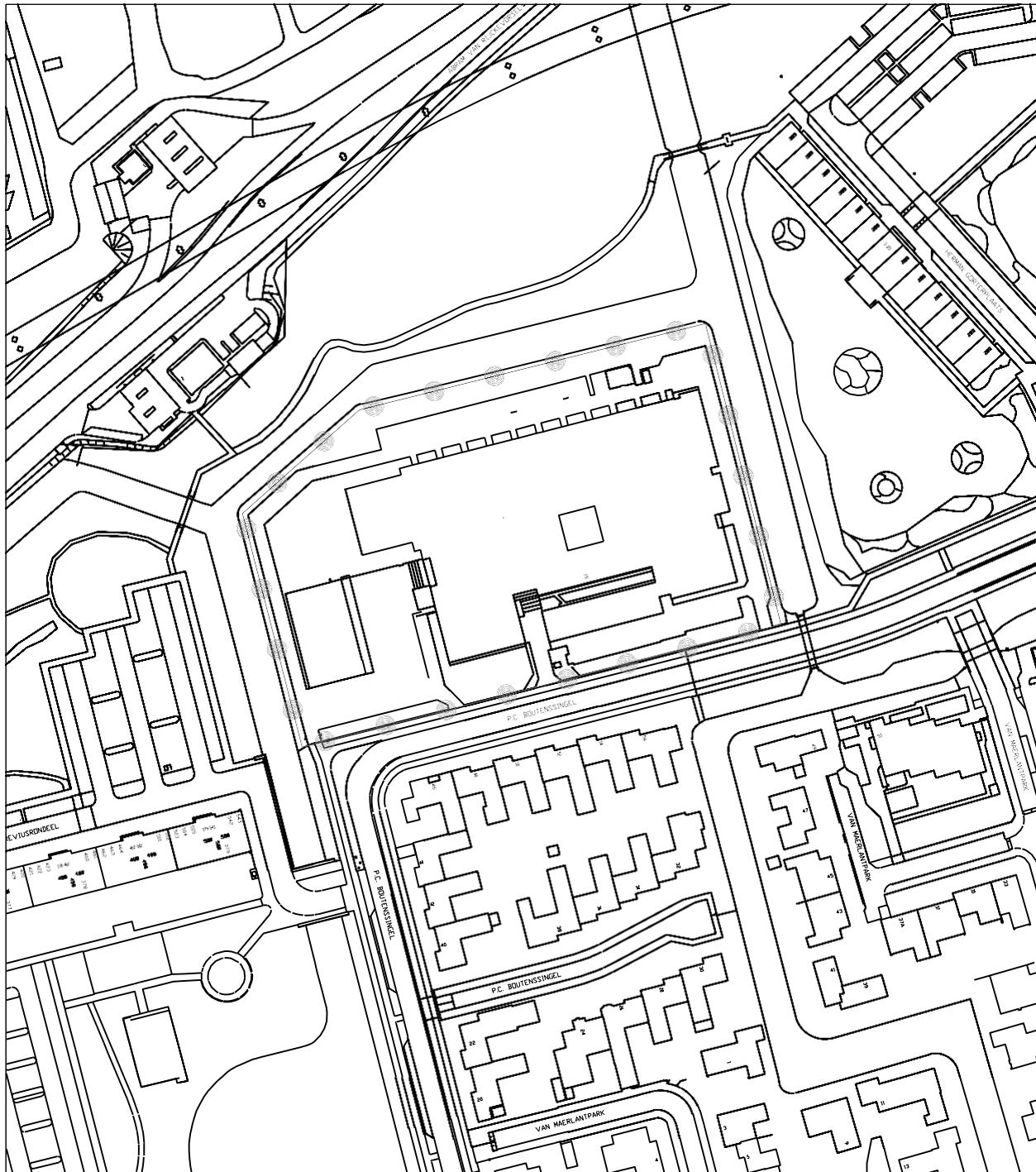
Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Capelle aan den IJssel vaste overlegpartners. De resultaten van dit overleg worden in deze paragraaf of in een aparte nota weergegeven onderdeel uitmakend van het bestemmingsplan.

6. CONCLUSIE

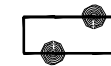
De ontwikkeling betreft de realisatie van 68 woningen ter plaatse van het perceel waarop het Comenius College is gevestigd. Hierbij wordt een deel van het schoolgebouw omgevormd tot wooncomplex. De huidige bebouwing die minder geschikt is om te transformeren, zoals de praktijklokalen, het gymlokaal en de fietsenstalling, wordt gesloopt. Op deze vrijkomende gronden worden vervolgens grondgebonden woningen gerealiseerd. Een deel van het huidige schoolterrein wordt hierbij als binnentuin ingericht.

De voorgenomen ontwikkeling vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Wel is een ontheffing van de Wet geluidhinder benodigd (hogere waarde), in verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege het wegverkeer op de P.C. Boutenssingel en Abram van Rijckevorselweg. Omdat voldaan wordt aan het gemeentelijk beleid, kan deze verleend worden. Vandaar dat gesteld wordt, dat ter plaatse van het projectgebied in zijn totaliteit sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast is het noodzakelijk dat aanvullend onderzoek naar vleermuizen en enkele vogelsoorten wordt uitgevoerd. Dit leidt mogelijk tot de verplichting om compenserende en/of mitigerende maatregelen toe te passen. Omdat hier financiële middelen voor beschikbaar zijn, vormt de Flora- en Faunaweg geen belemmering. Vandaar dat positief besloten kan worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning is het toegestaan om het voorziene bouwplan te realiseren en als zodanig te gebruiken, inclusief ondersteunende functies (een en ander zoals beschreven in § 3.3).



VERKLARING



Projectgebied

project:

Capelse Blok

gemeente:

Capelle aan den IJssel

fase:

Omgevingsvergunning

opdrachtgever: ABB

datum : 3 december 2014

Identificatienummer:

schaal : 1:2.000 (A4)

 **BODG**
ruimtelijk advies

