



HERONTWIKKELING KOAG/DRIEKAMP

GEMEENTE KRIMPEN AAN DEN IJSSEL

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

24 oktober 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	24-10-2023
KENMERK	20210309
PROJECT PROJECTLEIDER	Herontwikkeling KOAG/Driekamp mr. S. Lamkadmi
OPDRACHTGEVER	Gemeente Krimpen aan den IJssel
AUTEUR	M. Tajqurishi



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	9
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1 Verkeer en parkeren	11
3.2 Geluid	13
3.3 Bodem en water	14
3.4 Natuur	14
3.5 Luchtkwaliteit	15
3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	16
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	17
3.8 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	17
3.9 Mitigerende maatregelen	17
4. Conclusie	18

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Driekamp in Krimpen aan den IJssel bevindt zich een sportaccommodatie met korfbal- en hockeyverenigingen. De locatie ligt ingesloten tussen de woongebieden aan de Trimbaan en de Groenplaats. Aan de noordzijde grenst dit complex aan de grote oude percelen met monumentale panden langs de IJsseldijk.

Aan de overzijde van de Driekamp zijn de nieuwe sportaccommodaties van het Krimpenerwaardcollege ontwikkeld. Deze worden ook gebruikt door de korfbalvereniging Korfballen Ons Aller Genoegen (KOAG). Hierdoor zijn de voormalige twee velden van KOAG vrijgekomen voor herontwikkeling met nieuwe woningen.

Deze twee velden liggen aan de westzijde van het sportcomplex aan de Driekamp. Op dit complex liggen aan de oostzijde de twee velden en accommodatie van Mixed Hockey Club (MHC) Krimpen.

In de accommodatie van de hockeyvereniging heeft de gemeente recent geïnvesteerd. Deze vereniging wordt gehandhaafd op de huidige locatie aan de Driekamp. De korfbalvelden kunnen, aansluitend aan de woonbebouwing van de Groenplaats, als woongebied ontwikkeld worden. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de woningbouwtaakstelling van de gemeente.

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 40 woningen en blijft hiermee onder de drempelwaarde. Er kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is. Bij de beoordelingsbeslissing wordt gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.



Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied is omgeven door bomensingels. Aan de noordzijde grenst het aan monumentale panden langs de IJsseldijk. Aan de oostzijde grenst de locatie aan de velden van MHC Krimpen. Ten westen van het plangebied bevinden zich woningen (Groenplaats en Plantage). Tot slot wordt het plangebied aan de zuidzijde begrensd door de Driekamp. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1.



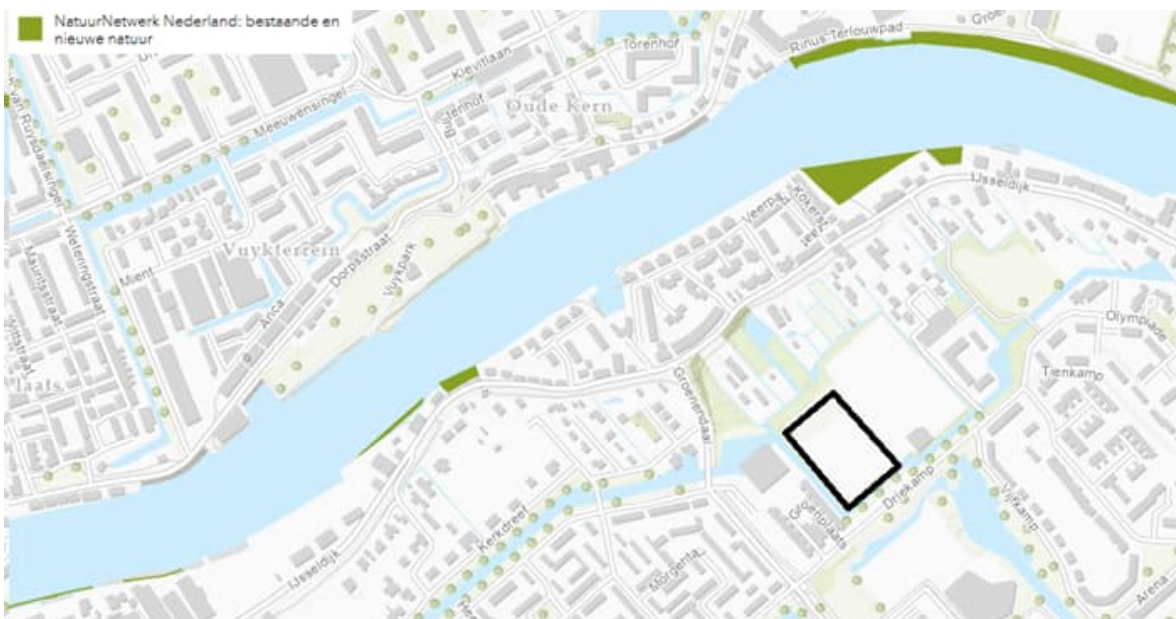
Figuur 2.1 Ligging plangebied (bron: ARcGis luchtfoto 2022)

Het plangebied kent in het bestemmingsplan 'Kortland' (vastgesteld op 13-06-2013) de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Wanneer bodemingrepen een oppervlakte omvatten groter dan 10.000 m² en dieper reiken dan 1 meter t.o.v. maaiveld, is een archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Lek' bevindt zich op een afstand van circa 21 kilometer (figuur 2.2). Dit gebied is stikstofgevoelig. Het plangebied ligt niet binnen een Natuurnetwerk Nederland-gebied (NNN). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN bevindt zich op een afstand van circa 230 meter (figuur 2.3). Het plangebied bevindt zich niet in stiltegebieden (figuur 2.4) en valt buiten de waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.5).



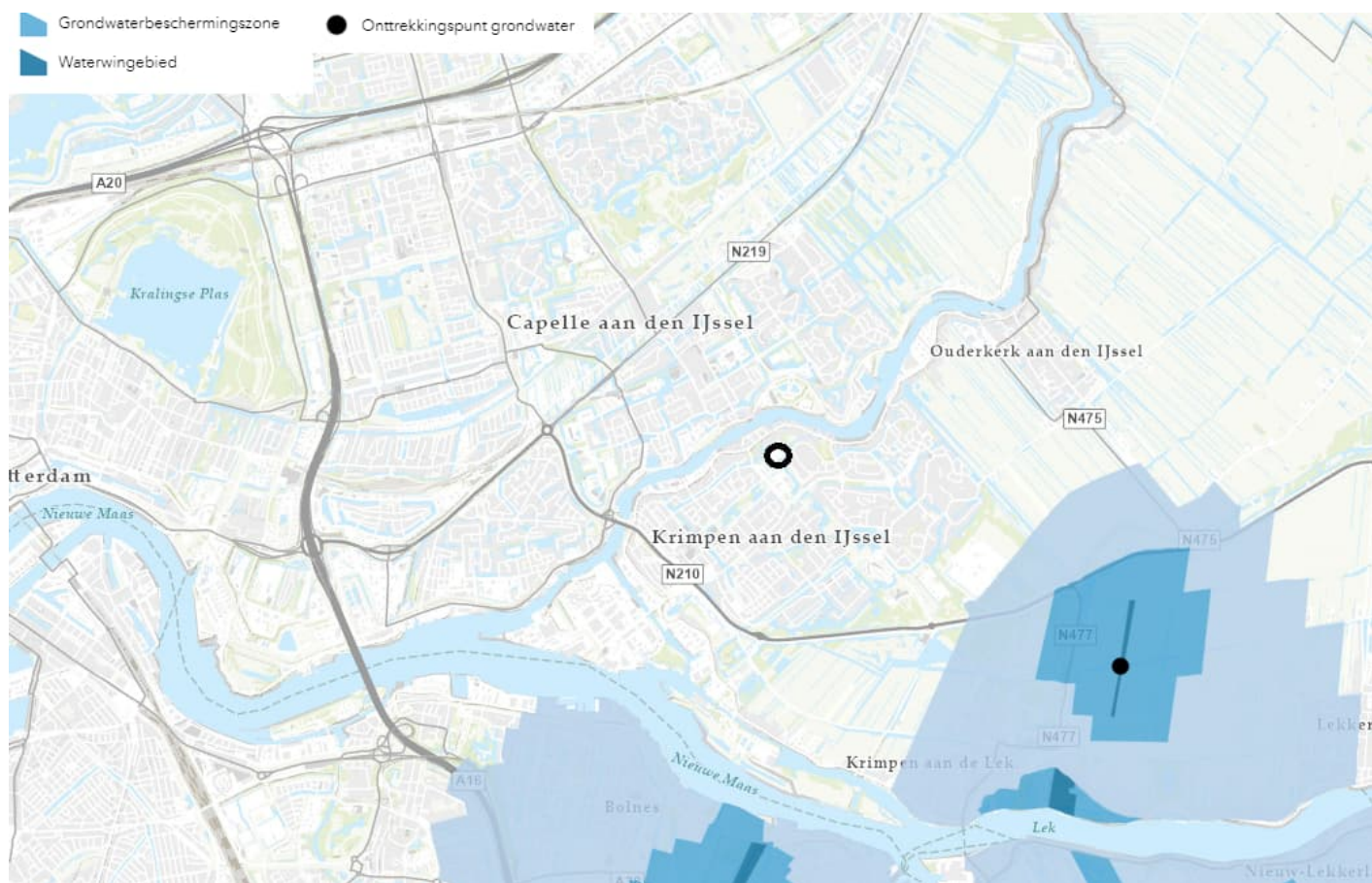
Figuur 2.2 Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.3 Ligging plangebied t.o.v. beschermde natuurgebieden (bron: provincie Zuid-Holland)



Figuur 2.4 Plangebied (zwart omcirkeld) t.o.v. stiltegebieden (bron: provincie Zuid-Holland)



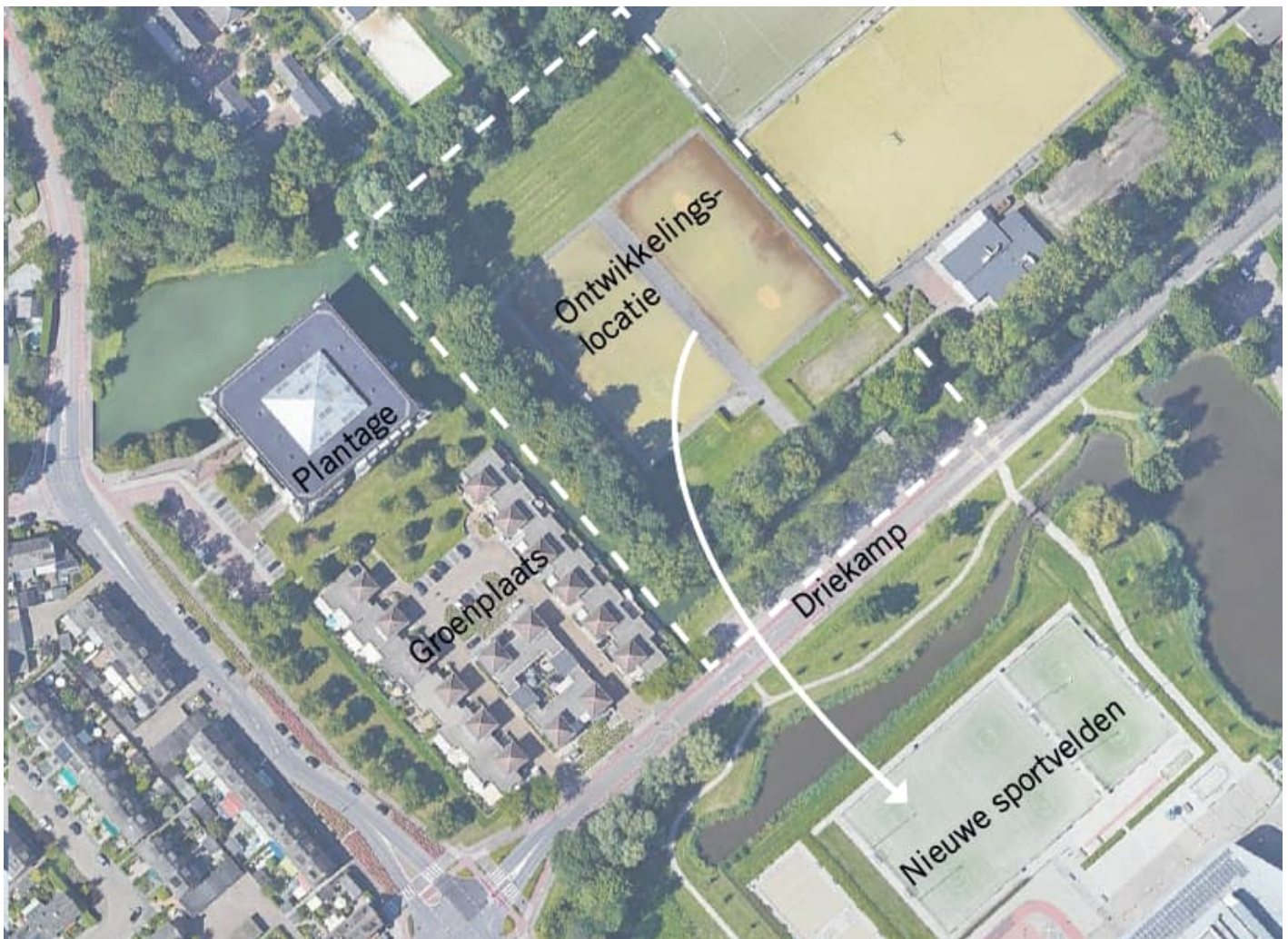
Figuur 2.5 Plangebied (zwart omcirkeld) t.o.v. grondwaterbeschermingszone en waterwingebieden (bron: Provincie Zuid-Holland)

2.2 Kenmerken van het project

Huidige situatie

Het plangebied betreft de voormalige korfbalvelden van korfbalvereniging KOAG. De locatie bevindt zich aan de noordoostzijde van de wijk 'Kortland'. Rondom de ontwikkellocatie is het volgroeid met boomsoorten en onderbeplanting. De locatie heeft een totale oppervlakte van circa 1.67 hectare. Het perceel wordt ontsloten door een doorgaande buurtontsluitingsweg (50km) de Driekamp. Langs de Driekamp aangrenzend aan het plangebied ligt momenteel een rij haakse parkeervakken.

Aan de westkant gelegen Groenplaats bevinden zich woningen. Deze woningen zijn op de begane grond naar achteren uitgebouwd. Daarachter ligt aan de Groenendaal het wooncomplex Plantage. Aan de noordkant grenst het gebied aan de dijkzone IJsseldijk met twee Rijks-monumentale boerderij-ensembles.



Figuur 2.6 Huidige situatie plangebied (bron: Rho adviseurs)

Beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 40 woningen. Op 2 juni 2022 zijn de stedenbouwkundig kaders voor de ontwikkeling KOAG Driekamp (zie bijlagen van het bestemmingsplan) vastgesteld door de gemeenteraad. Deze uitgangspunten zijn de basis voor het voorliggend bestemmingsplan. Figuur 2.7 geeft het stedenbouwkundig kader van het plangebied KOAG Driekamp weer.



Figuur 2.7 Stedenbouwkundig kader (bron: Rho Adviseurs)

Parkeren

De parkeerbehoefte wordt opgelost op eigen terrein.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied zal worden ontsloten op de Driekamp. Daarnaast is de Groenendaal een belangrijke weg voor de afwikkeling. De Driekamp en de Groenendaal zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Openbaar vervoer

Op circa 400 meter loopafstand van het plangebied ligt langs de Middenwetering de bushalte Middenwetering, waar elk uur buslijn 196 halteert tussen Capelsebrug Hoog, Rotterdam en Station Gouda.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Er worden tijdens de bouw gebruik gemaakt van duurzame materialen. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Parkeren

De parkeerbehoefte is berekend op basis van de parkeerkencijfers van CROW-publicatie 381.

Tabel 3.1 Normatieve parkeerbehoefte bewoners en bezoekers

Functie	Aantal woningen	Kengetal	Parkeerbehoefte
Koop, huis, tussen/hoek	28	1,9 per woning	53,2 pp
Koop, appartement, duur	12	2,0 per woning	24 pp
Totale parkeerbehoefte			78 pp

De totale normatieve parkeerbehoefte bedraagt afgerond 78 parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik

Om de parkeerbehoefte te bereken met het toepassen van dubbelgebruik wordt er gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig van CROW-publicatie 381.

Onderstaande tabel laat zien op welk moment in de week de vraag van deze doelgroepen het grootst is, rekening houdend met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Tabel 3.2. Parkeerbehoefte met dubbelgebruik

	Werkdag				Koopavond	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		ochtend	middag	middag
woning bewoner	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	32,6	32,6	58,7	65,2	52,2	39,1	52,2	45,6
Woning bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
	1,2	2,4	9,6	0,0	8,4	7,2	12,0	8,4
Totaal	33,8	35,0	68,3	65,2	60,6	46,3	64,2	54,0

Op het maatgevende moment (werkdagavond) bedraagt de parkeerbehoefte afgerond 69 (68,3) parkeerplaatsen.

Variant Bijzondere woonvorm voor senioren

Een mogelijk scenario is de ontwikkeling van een wooncluster voor zelfstandig wonende senioren (50+). Het autobezit van jongere senioren blijkt niet lager dan het landelijk gemiddelde, in tegenstelling tot 75 plussers. Volgens gegevens van het CBS is het gemiddelde autobezit van de categorieën '50 tot 65 jaar' en '65 tot 75 jaar' zelfs hoger dan het landelijk gemiddelde. Hierdoor worden voorsnog geen lagere parkeernormen gehanteerd op basis van de beoogde doelgroep van en dergelijke ontwikkeling.

Bij een ontwikkeling van een specifiek woonconcept zal in de loop van het proces aan de hand van inventarisatie onder belangstellenden moeten worden beoordeeld of een aangepaste parkeernorm kan worden aangehouden, waarbij minimaal

een norm van 1,3 pp/w wordt aangehouden (1 per woning + 0,3 voor bezoekers). In dat geval zouden er 52 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

De totale parkeervraag zal worden opgelost binnen het plangebied. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen wordt getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen. Dit is geborgd in artikel 8.6.

Verkeersgeneratie

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW publicatie 381. Hierbij wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit voor de kengetallen het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt op basis van het Verkeer- en Vervoervisie uitgegaan van de locatie 'rest bebouwde kom' en de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'.

De verkeersgeneratie is bepaald voor een gemiddelde weekdag en een gemiddelde werkdag. De CROW-kengetallen gaan uit van weekdagintensiteiten. De gemiddelde werkdagintensiteit is bepaald door gebruik te maken van een omrekenfactor 1,11 welke CROW-381 noemt voor woonfuncties.

Zoals eerder aangegeven worden er maximaal 40 woningen gerealiseerd, bestaande uit 28 rijwoningen en 12 beneden bovenwoningen. Het CROW kent geen kencijfers voor beneden bovenwoningen, daarom wordt er aangesloten bij de kencijfers voor dure koop appartementen.

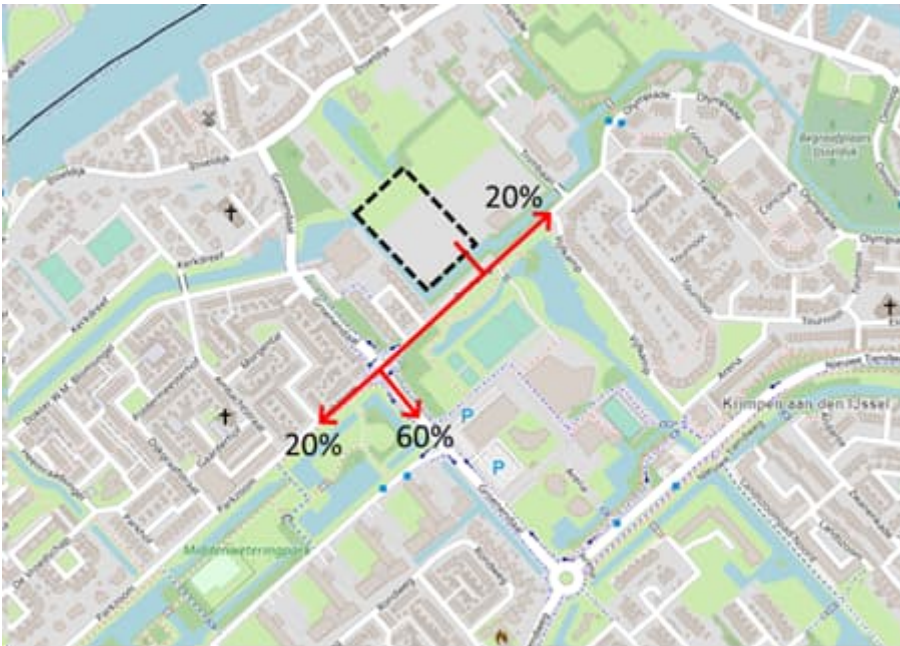
Tabel 3.3 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Woningtype	aantal	Functie CROW 381	Kengetal	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
Grondgebondenwoningen	28	Koop, huis, tussen/hoek	7,1 p. woning	198,8	220,7
Beneden bovenwoningen	12	Koop, appartement, duur	7,1 p. woning	85,2	94,6
Totaal	40			284	316

De toename van de verkeersgeneratie na planontwikkeling kan worden bepaald door de verkeersgeneratie van de bestaande te vervallen functies (91 mvt/etmaal) in mindering te brengen op de verkeersgeneratie van de toekomstige ontwikkeling (316 mvt/etmaal). Per saldo leidt dit tot een toename van de verkeersgeneratie van 225 (316 - 91) mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Verkeerstoedeling

Het plan wordt via één aansluiting ontsloten op de Driekamp. Op basis van de navigatietool van Google Maps is een inschatting gemaakt van de toedeling van het verkeer vanaf het plangebied ter hoogte van de aansluiting op de Driekamp. In figuur 3.1 is de verdeling van het verkeer weergegeven.



Figuur 3.1 Verkeerstoeiding

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Voor beoordeling van de verkeersafwikkeling is de verkeersgeneratie tijdens het maatgevende uur van belang. Als vuistregel geldt dat de verkeersomvang tijdens het maatgevende uur circa 10% van de etmaalwaarde bedraagt. In dit geval gaat het in het drukste uur op werkdagen dan om $(225 * 10\%)$ om 23 voertuigen. Deze geringe toename van verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld op de omliggende kruispunten en wegen en zal niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat met de geringe toename van het verkeer na planontwikkeling (23 motorvoertuigen in het drukste uur) dit geen effect heeft op de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid wordt dan ook niet negatief beïnvloed als gevolg van het plan.

Negatieve effecten vanuit de omgevingsaspecten parkeren en verkeer worden uitgesloten.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaai

Er is een onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd voor dit plan. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan. Uit de berekende geluidbelastingen vanwege de Driekamp en de Groenendaal blijkt dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB. De hoogste berekende geluidbelasting is 47 dB vanwege de Driekamp en 35 dB vanwege de Groenendaal. Het laten vaststellen van hogere waarden is niet aan de orde.

Vanuit het aspect geluid worden verder geen negatieve effecten verwacht.

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de ontsluitende functies van de omliggende wegen zal de extra bijdrage van 225 mvt/etmaal minder zijn dan 40% van de totale verkeersintensiteit over deze wegen. Relevante negatieve uitstalingseffecten naar de omgeving zijn uitgesloten.

3.3 Bodem en water

Bodem

Uit het bodemonderzoek (zie bijlage van het bestemmingsplan) blijkt dat er geen aanleiding bestaat voor het uitvoeren van vervolgonderzoek en zijn er geen milieuhygiënische bezwaren tegen het beoogde gebruik van de locatie. Er zijn geen sanerende maatregelen noodzakelijk.

Water

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

Binnen het plangebied zijn watergangen aanwezig. Ten noorden van het plangebied bevindt zich een overige watergang met een beschermingszone van 2 meter. Ten zuidoosten en zuidwesten van het plangebied bevindt zich een hoofdwatergang met een beschermingszone van 5 meter. Deze beschermingszone is opgenomen op de verbeelding met 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. Werkzaamheden binnen de beschermingszone van deze watergangen zijn vergunningsplichtig.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard stelt als eis dat 10% van de toename in verharding gecompenseerd dient te worden mits deze toename meer dan 500 m² bedraagt. In de toekomstige situatie neemt het verharde oppervlak toe met 5064 m². Er dient $5064 \times 0,10 = 506 \text{ m}^2$ water gecompenseerd te worden.

Hiervoor wordt een watergang gerealiseerd ten oosten van het plangebied. Door de aanleg van deze watergang wordt 1.200 m² wateroppervlakte toegevoegd. Er wordt voldoende water gecompenseerd.

Negatieve effecten vanuit de aspecten bodem en water worden uitgesloten, mits de maatregelen worden genomen.

3.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura-2000. Het gebied ligt op ruim 21 kilometer afstand van Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Lek'. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland/Natuurnetwerk Zuid-Holland, zoals vermeld in paragraaf 2.1 van deze aanmeldnotitie.

Stikstof

De wijzigingen in verkeersstromen zouden kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Om stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden door emissies van de realisatie- en gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten is hier een onderzoek voor uitgevoerd. De memo van dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor de gebruiksfase geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden wordt berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat ervoor de ontwikkeling geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is vereist.

Soortenbescherming

Uit de Quickscan ecologie (opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan) blijkt dat er verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen aanwezig kunnen zijn in het plangebied. Ook kan boven de watergangen sprake zijn van een essentiële vliegroute voor vleermuizen. In coniferen in de bosschage zijn sporen aangetroffen die mogelijk van ransuil zijn. Daarnaast zijn er nesten van vogels 'zonder jaarrond beschermd nest' aangetroffen op de planlocatie. Er is vervolgens een nader onderzoek uitgevoerd naar de vleermuis en ransuil. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4 Resultaten nader onderzoek ecologie (bron: Ecoresult)

Soort	Functie plangebied	Aantal	Negatief effect	Ontheffing nodig	(Mitigerende) maatregelen	Hoeveelheid
Gewone dwergvleermuis	Vaste rust- en verblijfplaats	0	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Ruige dwergvleermuis	Vaste rust- en verblijfplaats	0	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Laatvlieger	Vaste rust- en verblijfplaats	0	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Vleermuizen	Essentieel leefgebied	Om ²	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Bosuil	Vaste rust- en verblijfplaats	1	Ja, maar kunnen verzacht worden door maatregelen	Nee	Ja	2 nestkasten bosuil
	Essentieel leefgebied	n.v.t.	Ja, maar kunnen verzacht worden door maatregelen	Nee	Ja	Westelijke en noordelijke boomsingel blijven gehandhaafd
Ransuil	Vaste rust- en verblijfplaats	0	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
	Essentieel leefgebied	Om ²	Nee	Nee	Nee	n.v.t.

Uit tabel 3.4 blijkt dat er geen ontheffing nodig is voor de onderzochte soorten. Wel zijn mitigerende maatregelen nodig voor de bosuil. Deze luiden als volgt:

- Ten minste 3 maanden voor de start van de werkzaamheden dienen 2 bosuilkasten binnen een afstand van circa 200 meter tot het plangebied opgehangen te worden.
- Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen.

Langs de noordrand van het plangebied dient in de beoogde situatie een dichte strook beplanting aanwezig te zijn.

Conclusie

Met betrekking tot het aspect soorten- en gebiedsbescherming worden geen negatieve effecten verwacht.

3.5 Luchtkwaliteit

Het plan betreft de realisatie van maximaal 40 woningen. Dit aantal valt ruim onder de grens van 1.500 woningen, die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt dan ook voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2021 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Driekamp, direct ten zuiden van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2020; 18,2 µg/m³ voor NO₂, 17,4 µg/m³ voor PM₁₀ en 9,8 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen.

Er is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied.

3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Uit de informatie op de risicokaart (www.atlastleefomgeving.nl) blijkt dat ten zuidwesten van het plangebied zich een binnenvaartroute (Corridor Rotterdam – Duitsland) bevindt met een invloedsgebied van 1.070 meter als gevolg van het vervoer van stofcategorie GT3. Het plangebied bevindt zich op circa 2,6 kilometer van deze vaarroute. Omdat dit groter is dan 200 meter, kan er volgens het Bevt worden volstaan met een beknopte verantwoording en hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich het spoortraject Rotterdam Blijdorp – Gouda waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd van o.a. de stofcategorie D4. Het invloedsgebied van dit spoortraject bedraagt 4 kilometer. De afstand van het plangebied tot dit spoortraject is circa 3,6 kilometer. Omdat dit groter is dan 200 meter, kan worden volstaan met een beknopte verantwoording.

Beknopte verantwoording

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het plangebied wordt op dit moment ontsloten via de Driekamp in Krimpen aan den IJssel. Deze weg sluit aan op de Groenendaal, die vervolgens aansluit op het verdere wegennetwerk van Krimpen aan den IJssel zoals de N210. Dit biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

In de toekomstige situatie zullen woningen gerealiseerd. De aanwezige kinderen en ouderen worden gezien als verminderd zelfredzame personen. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg en het spoor geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's 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. Hiermee worden de aanwezigen beschermd tegen de blootstelling aan toxische gassen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door een totaal pakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

Uit de beknopte verantwoording komt naar voren dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd. De veiligheidssituatie zal met de beoogde ontwikkeling niet verslechteren en wordt als aanvaardbaar gezien. Vanuit het aspect externe veiligheid worden geen negatieve effecten verwacht.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Bij de inrichting van het openbaar gebied worden klimaatadaptieve maatregelen genomen zoals groene parkeerplaatsen met beperkte verharding. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Uit de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Krimpen aan den IJssel blijkt dat het plangebied niet aangewezen te zijn als cultuurhistorisch waardevol gebied. Ook zijn er geen cultuurhistorische waardevolle objecten in het plangebied waar rekening mee gehouden moet worden.

Archeologie

In de bijlage bij het bestemmingsplan is een archeologisch bureau en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Uit het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat er in de ondergrond van het plangebied geen oever-afzettingen of getijdeninversies van de Hollandse IJssel voorkomen met in de top een archeologisch niveau.

Ook komt er aan het maaiveld geen archeologisch niveau voor. Daarnaast is de top van het veen niet veraard. De lage verwachting voor alle periodes uit het bureauonderzoek kan daarmee worden bevestigd. Het is niet nodig een dubbelbestemming voor archeologie op te nemen. Het plangebied is vrijgegeven voor de geplande en toekomstige werkzaamheden.

Vanuit de aspecten cultuurhistorie en archeologie worden geen negatieve effecten verwacht.

3.8 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen te worden getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de relatief beperkt omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9 Mitigerende maatregelen

Voor dit plan worden de volgende mitigerende maatregelen genomen:

- Ten minste 3 maanden voor de start van de werkzaamheden dienen 2 bosuilkasten binnen een afstand van circa 200 meter tot het plangebied opgehangen te worden.
- Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen van de bosuil.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het plan niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Daarbij is het wel van belang dat de maatregelen worden getroffen zoals beschreven in paragraaf 3.9 van deze notitie. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.