

toelichting

Inhoud van de toelichting

1

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Ligging plangebied	3
1.2. Vigerende regelingen	3
1.3. Aanleiding bestemmingsplan	3
1.4. Procedure	3
2. Het plangebied	5
2.1. Ruimtelijke hoofdstructuur	5
2.2. Sociaal-economische structuur	8
3. Ontwikkelingen en beleid	11
3.1. Beleidskader	11
3.2. Provinciaal en regionaal beleidskader	11
3.3. Gemeentelijk beleid	13
3.4. ISV-projectenprogramma Kwaliteitssprong Dorrestein, 2003	13
3.5. Ontwikkelingslocaties	14
3.6. Parkeernormen	16
3.7. Spoorbaanverdubbeling	17
4. Milieu	19
4.1. Wegverkeers- en spoorweglawaaï	19
4.2. Spoorweglawaaï	22
4.3. Bedrijven en milieu	23
4.4. Waterhuishouding	24
4.5. Bodemkwaliteit	25
4.6. Leidingen	27
4.7. Luchtkwaliteit	27
4.8. Externe veiligheid	28
4.9. Ecologie en archeologie	30
5. Juridische planvorming	33
5.1. Planvorm	33
5.2. Artikelsgewijze toelichting	33
6. Economische uitvoerbaarheid	37
7. Inspraak en overleg	39
7.1. Inspraak ingevolge artikel 6a WRO	39
7.2. Overleg ingevolge artikel 10 Bro	48

Bijlagen:

1. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
2. Bedrijfsinventarisatie Dorrestein.
3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
4. Overlegreacties.
5. Hogere grenswaarden.



plangebied

figuur 1

ligging plangebied

1.1. Ligging plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het woongebied Dorrestein. De ligging en begrenzing van het plangebied zijn weergegeven in figuur 1.

Het voorliggende bestemmingsplan regelt de bestemmingen en het gebruik van de gronden in het gebied dat globaal wordt begrensd door de Hoofdweg-Noord in het westen en noordwesten, de Dreef en de Schoolstraat in het noordoosten, de Ringvaart in het oosten en de spoorlijn Rotterdam-Gouda in het zuiden.

1.2. Vigerende regelingen

Tot het verkrijgen van rechtskracht van het voorliggende bestemmingsplan vigeren voor het plangebied:

- het bestemmingsplan Dorrestein, vastgesteld op 2 juni 1981, goedgekeurd op 10 augustus 1982 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en op 20 juni 1985 gedeeltelijk goedgekeurd bij Koninklijk Besluit;
- het bestemmingsplan Groene Zoom, vastgesteld op 7 oktober 1986, goedgekeurd op 2 juni 1987 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en op 18 juli 1989 goedgekeurd bij Koninklijk Besluit;
- het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, vastgesteld op 10 november 1954 en goedgekeurd op 28 februari 1956 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Het vorengenoemde bestemmingsplan Dorrestein is twee keer gedeeltelijk herzien. De eerste herziening is op 24 september 1985 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurd en de tweede herziening op 9 september 1986.

1.3. Aanleiding bestemmingsplan

Een belangrijke aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, is de behoefte aan een actuele en flexibele regeling. De vigerende regelingen zijn verouderd. Wettelijk dienen bestemmingsplannen eens in de tien jaar te worden herzien. Het bestemmingsplan Dorrestein dat in 1981 is vastgesteld, sluit niet meer aan op de huidige juridisch-planologische inzichten. Ook recente ontwikkelingen die in het vigerend bestemmingsplan niet zijn voorzien, alsmede enige te verwachten ontwikkelingen zijn aanleiding een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

In dit plangebied maken ook de wensen van bewoners, met betrekking tot aan- en uitbouwen van woningen en de bouw van een derde bouwlaag, een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Voor de nieuwe regeling gelden de volgende trefwoorden:

- uniformiteit en eenduidigheid, met het oog op rechtsgelijkheid voor de burger en de administratieve doelmatigheid;
- eenvoud uit een oogpunt van deregulering, waarbij alleen dat geregeld wordt wat regeling behoeft;
- flexibiliteit, waarbij binnen bepaalde marges, overigens bescheiden, ontwikkelingen kunnen worden ingepast zonder dat daarvoor de regeling dient te worden aangepast.

1.4. Procedure

Voor hetzelfde plangebied is in 1997 een (voorontwerp)bestemmingsplan in inspraak gebracht. Over dat plan is in 1998 ook overleg (in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening) gevoerd met diverse instanties. Gezien de inmiddels verstreken tijd is besloten het bestemmingsplan opnieuw in procedure te brengen.



- | | | | |
|---|---|---|-----------|
|  | historische dorpsbebouwing |  | plangrens |
|  | vrijstaande en door garages
geschakelde woningen | | |
|  | hoogbouw | | |
|  | overwegend rijenwoningen | | |
|  | hoofdvoorzieningen | | |
|  | hoofdgroenstructuur | | |

figuur 2

RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

2. Het plangebied

5

2.1. Ruimtelijke hoofdstructuur

Stedenbouwkundige opbouw

Het stedelijk gebied van Nieuwerkerk aan den IJssel wordt door twee elkaar nagenoeg loodrecht kruisende structuurelementen, de ringvaart van de Zuidplaspolder en de spoorlijn Rotterdam-Gouda, in vier delen opgesplitst. Het woongebied Dorrestein vormt met het Oude Dorp en Park Zoom het noordwestelijk kwadrant van het stedelijk bebouwingslichaam (figuur 2).

Het woongebied Dorrestein wordt globaal als volgt begrensd:

- de Hoofdweg-Noord in het noordwesten;
- het Oude Dorp en de ringvaart in het noordoosten;
- de spoorlijn in het zuidoosten;
- het sportpark en het woongebied Park Zoom in het zuidwesten.

De relaties met de omliggende gebieden worden als volgt onderhouden:

- met het woongebied Zuidplaspolder via ophaalbruggen over en via het aquaduct onder de ringvaart door;
- via een nieuw gerealiseerde tunnel in de spoordijk door een langzaamverkeersroute naar het woongebied Esse;
- via een fietspad tussen het sportpark en Park Zoom in de richting van Capelle aan den IJssel;
- via de Kerklaan naar het landelijk gebied ten noordwesten van de A20 enerzijds en de woongebieden ten zuidoosten van de spoorlijn en het daaraan grenzende landelijk gebied.

Dorrestein kan worden gekenschetst als een woongebied met een opbouw die typerend is voor de tijd waarin deze woonwijk tot stand kwam:

- een overwegend orthogonale bebouwings- en stratenpatroon;
- royale profielen van wegen en straten;
- herhaling van verkavelingspatronen;
- hoogbouw aan de randen van het woongebied, met name langs de spoorlijn in een open verkavelingsvorm met grote groene ruimten;
- groene ruimten direct gekoppeld aan de openbare ruimten van straten en singels;
- een verkeersstructuur waarin het principe van hiërarchische opbouw niet op alle niveaus even consequent is doorgevoerd.

Rond het Kennedyplantsoen en langs de zuidwestelijke grens van het plangebied, aansluitend op het sportpark, zijn de vrijstaande en de door garages geschakelde woningen gesitueerd. Tussen de Batavierlaan en de spoorlijn is een buurt van overwegend twee-onder-een-kapwoningen gelegen. Langs de Kerklaan en de Vrijheidslaan is sprake van vrijstaande woonbebouwing die nog deel uitmaakt van de oude dorpsstructuur. Voor het overige zijn alle woningen in Dorrestein als eengezinsrijenhuisen en gestapelde meergezinshuizen uitgevoerd. De meergezinshuizen zijn voornamelijk langs de spoorlijn en langs de Batavierlaan ter hoogte van de aansluitingen met de J.A. Beijerinkstraat en de Kerklaan gesitueerd.

De wegenstructuur is van groot belang voor de herkenbaarheid van de structuur van de wijk als geheel. De Batavierlaan en de Europalaan vormen in de wegenstructuur de belangrijkste elementen. Aanvullend hierop zijn de J.A. Beijerinkstraat, de Prins Alexanderlaan en de Kerklaan.

In de groenstructuur zijn de belangrijkste elementen de Ringvaart, de hierop min of meer loodrecht staande groene ruimte van de Iersestraat/Burgemeester Vogelaarsingel/Middenmolensingel/Vijverzicht en de singel van de J.A. Beijerinkstraat en het verlengde van deze singel in de richting van de spoorlijn. Voor het beeld zijn ook de groene ruimten tussen de flatgebouwen langs de spoorlijn van belang.



-  30 km/h - gebied
-  gebiedsontsluitingsweg (50 km/h)
-  fietsroutes / primair fietsnetwerk
-  voetgangerscirkels / primair voetgangersnetwerk
-  tunnel voor langzaam verkeer
-  tunnel voor alle verkeer
-  NS - station

 plangrens

figuur 3

Verkeersstructuur

De voorzieningen zijn min of meer gelijkmatig over de wijk verspreid. In de loop der jaren is echter een aantal schoolvoorzieningen overbodig geworden en vervangen door woningen. Het winkelcentrum Dorrestein, het Hervormd Kerkelijk Centrum en het verzorgingshuis Chrysanthemum liggen min of meer in het geografisch centrum van het woongebied nabij de kruising van de belangrijke "structurelementen" Burgemeester Vogelaarsingel en J.A. Beijerinkstraat.

Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (2006)

De gemeenteraad heeft op 10 januari 2006 het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) vastgesteld. Ten behoeve van onder andere het GVVP is een actueel verkeersmodel voor de gemeente opgesteld.

Het GVVP is een beleidsplan waarin samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid is geformuleerd. Met de in het plan opgenomen visie en uitvoeringsprogramma wordt beoogd knelpunten te voorkomen op het gebied van:

- verkeersafwikkeling en bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer;
- parkeren;
- veiligheid en gedragsbeïnvloeding;
- langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Naast een concreet maatregelenpakket en geformuleerde onderzoeksopdrachten vormen de beleidsregels in het GVVP een toetsingskader waaraan ruimtelijke en verkeerskundige vraagstukken getoetst en afspraken ontleend kunnen worden.

Verkeersstructuur

Autoverkeer

De hoofdontsluitingsstructuur van het plangebied wordt gevormd door een gebiedsontsluitingsweg in randligging, te weten de Europalaan/Batavierlaan. De Europalaan geeft in het westen aansluiting op de Hoofdweg richting Capelle aan den IJssel/Rotterdam-Alexander. Vanaf de Hoofdweg zal in de nabije toekomst tevens een ontsluitingsweg (Laan van Avantgarde) worden aangelegd in de richting van de VINEX-locatie Nesseland. In het oosten sluit de Batavierlaan aan op de Kerklaan en het Raadhuisplein.

Ten noordwesten van het plangebied ligt de rijksweg A20 die Nieuwerkerk aan den IJssel een directe aansluiting geeft op het rijkswegennet. Het verkeer van en naar het plangebied heeft via drie primaire routes een verbinding met rijksweg A20. Ten eerste loopt de Europalaan aan de noordzijde van het plangebied door tot aan de aansluiting "Nieuwerkerk aan den IJssel" (afslagnummer 17). Deze rijkswegaansluiting kan ook bereikt worden vanaf de oostzijde via de route Batavierlaan-Kerklaan-Schielandweg. De derde route via de Hoofdweg verbindt het plangebied in westelijke richting met de aansluiting "Prins Alexander" (afslagnummer 16). De ontsluiting van het plangebied vanaf het rijkswegennet mag dan ook als goed worden gekwalificeerd.

Vanaf de gebiedsontsluitingsweg wordt de wijk via een rasterstructuur van erftoegangswegen ontsloten. De belangrijkste erftoegangswegen zijn de Prins Alexanderlaan, de Kerklaan, de Bospolderstraat, de J.A. Beijerinkstraat, de Van Beethovenlaan, de Mozartstraat/Kerkepad, de Spoorlaan en de Vrijheidslaan.

In het kader van de wegcategorisering is het grootste deel van de wegen in het plangebied gecategoriseerd als 30 km/h-weg. Uitzondering wordt gevormd door de Europalaan, de Hoofdweg, de Batavierlaan en een gedeelte van de Kerklaan (ten oosten van de Batavierlaan), waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/h. Binnen het woonerf van de "Rade"-straten geldt dat hier stapvoets mag worden gereden.

Binnen de interne verkeersstructuur zijn, om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren en de verkeersveiligheid te bevorderen, verkeersremmers aangebracht op de Kerklaan en de Batavierlaan in de vorm van asverspringingen gecombineerd met asverhogingen en "busvriendelijke" drempels. De woonwijk is, met uitzondering van de gebiedsontsluitingsweg Europalaan/Batavierlaan, uitgevoerd als 30 km/h-zone. Hiertoe zijn er op uitgebreide schaal snelheidsremmende maatregelen genomen volgens de voorschriften die gelden voor een duurzaam veilige wegenstructuur. De kruispunten Batavierlaan-Kerklaan-Ringvaartlaan, Europalaan-Hoofdweg en Europalaan-De Dreef zijn duurzaam veilig vormgegeven door de aanleg van een rotonde.

Nieuwe verbinding Esse Zoom-Dorrestein

In de huidige verkeersstructuur wordt de spoorinfrastructuur Rotterdam-Gouda-Utrecht alleen doorkruist door de Kerklaan. De Kerklaan kent (structurele) ontwikkelingsproblemen bij het uitblijven van alternatieven. Bovendien ontstaat er een structureel ontwikkelingsprobleem op de N219 voor in- en uitgaand verkeer van Esse Zoom gedurende spitsstijden. De wens bestaat dan ook om een nieuwe noord-zuidverbinding te realiseren welke het spoor ongelijkvloers kruist. Een nieuwe noord-zuidverbinding zorgt voor een betere oriëntatie van de nieuwe woonwijk op de bestaande kern. Er worden verschillende varianten onderzocht voor de aansluiting met de wijk Dorrestein. De nieuwe verbinding zal worden ingericht als 30 km/h erftoegangsweg en een lokale functie vervullen. De verkeersdruk op de Kerklaan zal hierdoor afnemen.

Openbaar vervoer

Binnen het plangebied ligt in het zuidoosten het NS-station Nieuwerkerk aan den IJssel. Vanaf dit station geven stoptreinen verbinding richting Gouda, Utrecht en Rotterdam. De loopafstand naar het NS-station varieert tussen de 50 en 1.500 m, afhankelijk van de herkomst of bestemming. Daarnaast wordt het plangebied door het openbaar vervoer ontsloten in de vorm van enkele busverbindingen. De haltes zijn gesitueerd aan de Batavierlaan, de Europalaan, de J.A. Beijerinkstraat en de Prins Alexanderlaan.

De ontsluiting van het plangebied door het openbaar vervoer is voor het westelijk gedeelte van het plangebied als redelijk tot goed te kwalificeren en voor het oostelijk gedeelte als zeer goed. Voor nadere informatie over het openbaar vervoer wordt verwezen naar het GVVP 2006.

Langzaam verkeer

Onder langzaam verkeer worden verstaan fietsers, voetgangers en gehandicapten met rolstoel. Voor fietsers zijn langs de Europalaan/Batavierlaan en door het centrum van de wijk fietspaden aanwezig. Het spoor kan door langzaam verkeer gekruist worden bij het NS-station (onderdoorgang Kerklaan) en ter hoogte van de Wilg tussen Dorrestein en Esse via de fiets- en voetgangerstunnel. Voor voetgangers zijn langs de wegen over het algemeen voetpaden aanwezig.

De gemeente heeft een Veiligheidsplan voor ouderen-, gehandicapten- en schoolroutes laten opstellen (RBOI, 1999). In dit plan zijn de belangrijkste fiets- en looproutes in kaart gebracht en zijn verbeteringsmaatregelen voorgesteld. Binnen het plangebied Dorrestein ligt een groot aantal voetgangersroutes. In het veiligheidsplan is de aandacht specifiek gericht op het realiseren van voetgangerscirkels waarvan er vier gedeeltelijk door Dorrestein lopen. Daarnaast loopt door de wijk Dorrestein een aantal primaire fietsroutes. Hiervan zijn er twee oostwest, een noordzuid en een noordwest-zuidoost gericht. Tussen de verschillende fietsroutes zijn onderlinge combinaties mogelijk aangezien het een kruisend netwerk betreft. Binnen het plangebied is er sprake van een aantal knelpunten in de voetgangers- en fietsroutes. In het Veiligheidsplan (RBOI, 1999) worden de knelpunten benoemd en oplossingsrichtingen voorgesteld. Tevens wordt voor nadere maatregelen ten aanzien van het langzaam verkeer verwezen naar het GVVP uit 2006.

De verkeersstructuur is in figuur 3 weergegeven.

2.2. Sociaal-economische structuur

Bevolking

In de wijk Dorrestein woonden per 1 januari 2006 4.602 personen. Dat is 21% van de totale bevolking van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel (totaal 22.140).

Opvallend is dat er in Dorrestein, in verhouding tot de gehele gemeente, relatief veel ouderen wonen.

Het relatief hoge percentage ouderen in de wijk kan in de eerste plaats verklaard worden door de aanwezigheid van het verzorgingshuis Chrysanthemum en de aanwezigheid van een aantal specifiek op ouderen gerichte woningcomplexen. Een tweede verklaring kan zijn dat veel huishoudens die in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw in de toen nieuwe wijk Dorrestein zijn gaan wonen, er nu nog steeds wonen en samen met de wijk ouder zijn geworden.

Wonen

Halverwege de jaren '50 werd reeds een begin gemaakt met de ontwikkeling van de wijk Dorrestein. Een meer grootschalige ontwikkeling op het gebied van de woningbouw kwam echter pas in de jaren '60 op gang. Begin jaren '70 werden de laatste woningen gebouwd.

De voorraad huurwoningen omvat ongeveer 55% van de woningen in Dorrestein. Deze woningen zijn voornamelijk in het bezit van Vestia. In de tabellen 2.1 en 2.2 zijn enkele kenmerken van deze woningen opgenomen. Opvallend hierbij is dat het percentage flatwoningen, in bezit van de woningstichting, in deze wijk aanzienlijk hoger ligt dan in de gehele gemeente. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de enige hoogbouwflats die in de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel aanwezig zijn en die begin jaren '70 in Dorrestein zijn gerealiseerd.

De afgelopen jaren is het aantal seniorenwoningen binnen de huursector in Dorrestein behoorlijk toegenomen: in 1995 was dat slechts 3% van de huurwoningen in Dorrestein, nu is dat 13%.

Tabel 2.1 Verdeling huurwoningen in bezit van Vestia naar woningtype per 1 januari 2006

type	aantallen		procenten	
	Dorrestein	gemeente	Dorrestein	gemeente
eeengezinswoningen	231	972	24%	39%
flatwoningen	593	901	60%	36%
maisonnettes	27	138	3%	5%
seniorenwoningen	128	413	13%	16%
jongerenwoningen	0	63	0%	2%
overig	2	34	0%	1%
totaal %	100%	100%	100%	100%
aantal	981	2.521	981	2.521

Met betrekking tot de huurprijzen kan geconcludeerd worden dat er in de wijk Dorrestein in vergelijking met de gehele gemeente voornamelijk huurwoningen staan met een lage tot gemiddelde huurprijs.

Tabel 2.2 Verdeling huurwoningen in bezit van Vestia naar huurklasse per 1 januari 2006

huurprijscategorie	Dorrestein	gemeente	Dorrestein	gemeente
goedkoop (< 331)	204	425	21%	17%
betalbaar I (331-474)	777	1.708	79%	68%
betalbaar II (474-508)	0	191	0%	8%
totaal betaalbaar I + II	777	1.899	79%	75%
duur (508-604)	0	197	0%	8%
vrije sector (> 604)	0	0	0%	0%
totaal	981	2.521	100%	100%

Als bijzondere woonvorm in de wijk Dorrestein kan het verzorgingshuis Chrysanthemum worden genoemd, met een capaciteit van 67 bedden en een aantal bejaardenwoningen.

In de koopsector zijn voornamelijk laagbouweengezinshuizen gerealiseerd. Met betrekking tot de kooprijksklassen kan gesproken worden van een evenwichtig opgebouwde voorraad, zowel de goedkope als de duurdere categorieën zijn vertegenwoordigd.

Voorzieningen

In het plangebied komt een aantal voorzieningen voor. Het betreft één school voor voortgezet onderwijs, drie basisscholen, een muziekschool, twee kerken, een rouwcentrum, een bejaardentehuis, een sociaal verzamelgebouw en een winkelcentrum.

Over het algemeen kan worden gezegd dat de voorzieningen goed functioneren.

3. Ontwikkelingen en beleid

11

3.1. Beleidskader

Nota Ruimte (2006)

In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken waar Nieuwerkerk deel van uitmaakt. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimte vraag binnen de Randstad op te vangen. In de Randstad moet tussen 2010 en 2030 rekening worden gehouden met een vraag naar circa 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand bebouwd gebied van stedelijke netwerken is 40% van het totale uitbreidingsprogramma, hoewel het rijk rekening houdt met 25% op basis van de tegenvallende praktijk. Een optimale benutting van het bebouwde gebied blijft van groot belang.

3.2. Provinciaal en regionaal beleidskader

Streekplan Zuid-Holland Oost (november 2003)

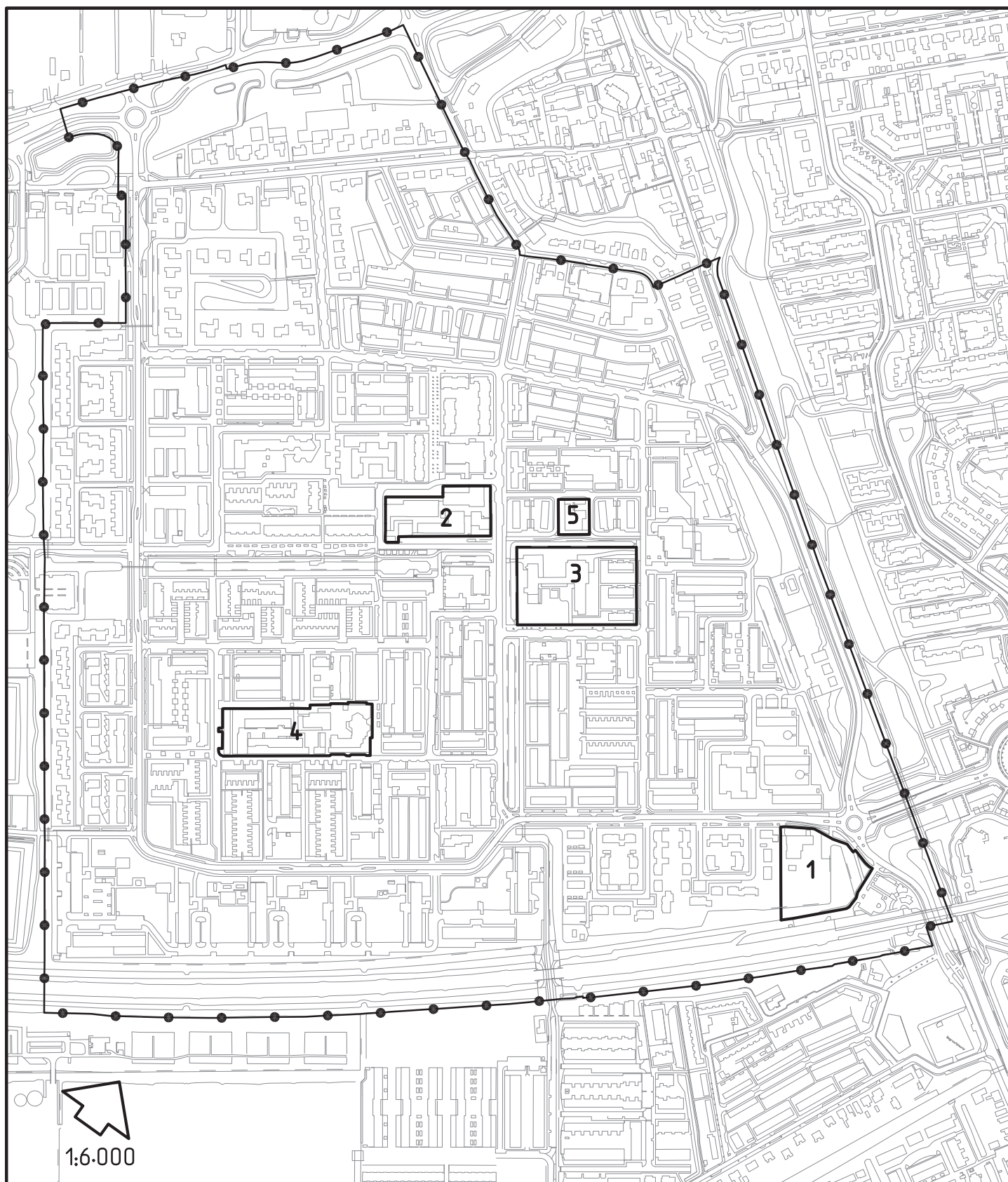
In het Streekplan is aangegeven dat het in stand houden van de bebouwingscontouren een van de kernpunten van het beleid vormt. De bebouwingscontouren vormen een uitdaging en stimulans voor gemeenten om te streven naar intensivering van het ruimtegebruik en naar verbetering van de kwaliteit van het binnen de contouren liggende, bestaand stedelijke gebied. Stedelijke vernieuwing zal dan ook in de nabije toekomst een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Een belangrijke opgave waar de gemeenten in dit verband voor staan, is het duurzaam huisvesten van de doelgroepen van het volkshuisvestingsbeleid. Daarbinnen is onder andere bijzondere aandacht vereist voor starters op de woningmarkt en voor ouderen.

Bij stedelijke vernieuwing in stad of dorp wordt gedacht aan het geven van een kwaliteitsimpuls op het gebied van: wonen, werken, zorg, onderwijs, welzijnsdiensten, verbetering van de woonomgeving en het groen en het watersysteem. Hierbij wordt intensief en meervoudig ruimtegebruik gestimuleerd.

De provincie Zuid-Holland legt in haar stedelijk vernieuwingsbeleid het accent op:

- opknappen van gebieden waar sprake is van met elkaar samenhangende fysieke, sociale en economische achterstanden;
- tegengaan van een maatschappelijke tweedeling door een evenwichtige verdeling van de woningvoorraad voor de doelgroepen van het volkshuisvestingsbeleid over de regio's;
- zorgen voor duurzame stedelijke vernieuwing in sociale, economische, ecologische en waterhuishoudkundige zin;
- beperken van de noodzaak van uitbreiding van het stedelijke gebied door gebruik te maken van intensief ruimtegebruik.

Het streekplan is inmiddels een aantal keren herzien (op onderdelen). Deze hebben echter geen betrekking op het plangebied.



- 1 Batavier / De Reiger / Stationsplein
- 2 Koopcentrum Dorrestein
- 3 De Meander
- 4 Beethovenlaan
- 5 Kruispunt, Middenmolensingel

—●— plangrens

figuur 4

ONTWIKKELINGSLOKATIES

3.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

De gemeente wordt gekenmerkt door een rustige en ontspannen woonomgeving in vergelijking met de aangrenzende stadsregio Rotterdam. Deze kwaliteit dient behouden te blijven. In de Structuurvisie, vastgesteld op 6 juli 2004 en door Gedeputeerde Staten op 21 maart 2005 goedgekeurd, wordt gekozen voor uitbouw van het landelijke karakter van de gemeente. Nieuwkerk wil een eigen ruimtelijke identiteit blijven door behoud van groene ruimtes tussen de kern en het aangrenzende stedelijke gebied. De gemeente zet vooral in op het bieden van extra ruimte voor ouderen en jongeren.

Het in voorbereiding zijnde centrumplan (zie blz. 14) beoogt een ruimtelijke en functionele verbetering van het gebied in de omgeving van gemeentehuis, winkelcentrum Reigerhof en het NS-station. Het plan omvat de bouw van twee appartementencomplexen langs het spoor, uitbreiding van het raadhuis met culturele functies, renovatie/herbouw van de voormalige boerderij de Batavier voor sociaal-culturele functies, realisatie van "Huisartsen onder een dak" (HOED) en herinrichting van de openbare ruimte.

De betekenis van winkelcentrum Dorrestein is aan het eind van de jaren '80 afgenomen door de realisatie van winkelcentrum Reigerhof. Bovendien is het centrum sterk verouderd. Door de herinrichting van winkelcentrum Dorrestein in samenhang met herontwikkeling van het verouderde zorgcentrum Chrysanthemum, wordt de centrumvoorziening voor wonen en zorg van de gemeente versterkt. Aandachtspunten zijn behoud van de doorgaande water, groen en langzaamverkeersverbindingen en voldoende parkeerplaatsen.

3.4. ISV-projectenprogramma Kwaliteitssprong Dorrestein, 2003

De gemeente zet de komende jaren in op een forse kwaliteitssprong in het hart van de woonwijk Dorrestein. Voor de bovengenoemde vervanging van het verouderde winkelcentrum en sloop en nieuwbouw van het Verzorgingshuis Chrysanthemum is subsidie verleend in het kader van het project Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. Het woningaanbod voor de doelgroepen starters en senioren wordt sterk uitgebreid. De geplande herinrichting van de openbare ruimte rond de nieuwe complexen zorgt voor een hoogwaardige leefomgeving. Bovendien wordt een nieuwe speelgelegenheid aan het Tinbergenpad gerealiseerd.

Woonvisie 2004-2010, Wonen naar wens

In deze visie is de woningbehoefte tot 2010 kwantitatief en kwalitatief in beeld gebracht. Het voorgestelde bouwprogramma tot 2010 beslaat de bouw van minimaal 625 woningen. Dit aantal zal zowel op inbreidings- als uitbreidingslocaties gebouwd worden. De ontwikkeling van een regionale woningbouwlocatie in de Zuidplaspolder zal pas na 2010 aan de orde komen. Het uitgangspunt is om 30% sociale huur en goedkope koopwoningen te bouwen. Daarnaast worden duurderde huurwoningen en middeldure en dure koopwoningen gebouwd. Een groot deel van de nieuwbouw (2/3 deel) dient te bestaan uit appartementen.

Vanwege de verwachte dubbele vergrijzing zal een flink deel van de nieuwbouw voor ouderen geschikt dienen te zijn (levensloopbestendige woningen). Voor de nieuwbouw van seniorenwoningen wordt gedacht aan 400 woningen, terwijl daarnaast nog zo'n 400 huur- en koopwoningen in de bestaande voorraad geschikt dienen te worden gemaakt voor ouderen en mensen met een handicap. Het gaat om woningen voor mensen die slechts in beperkte mate zorg behoeven. De nieuwbouwplannen aan de Boslaan (De Meander) zorgen voor een vergroting van het aanbod van woonruimte voor mensen die beperkte of intensieve zorg nodig hebben. Het langer zelfstandig wonen door ouderen en mensen met een handicap betekent dat tevens een goed aanbod aan zorg- en welzijnsvoorzieningen en -diensten aanwezig dient te zijn. De gemeente wil komen tot een sluitend netwerk van wonen, zorg en welzijn. Het regionale kader ("pact van Savelberg") is hierbij de basis. Zo mogelijk maakt een woonzorgloket deel uit van dit netwerk. Op langere termijn wordt gestreefd naar woonzorgzones.

3.5. Ontwikkelingslocaties

In deze paragraaf wordt nader op de in dit bestemmingsplan van belang zijnde ontwikkelingslocaties ingegaan (zie figuur 4). Waar verwezen wordt naar het vigerend plan, wordt daarmee het bestemmingsplan van 1981 bedoeld.

1. Batavier/De Reiger/Stationsplein

Deze locatie maakt onderdeel uit van het centrumplan "Centrum Nieuwerkerk aan den IJssel" (voorjaar 2000), zoals vastgesteld door het gemeentebestuur. De Batavier is in het vigerend bestemmingsplan bestemd voor "Bijzondere doeleinden". De beeldbepalende boerderij en de aangrenzende gronden waren in gebruik als woning en gemeentewerf. Deze werf is inmiddels naar de 1^e Tochtweg verplaatst.

Voor de locatie "Batavier/De Reiger/Stationsplein" is een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 2 WRO gevoerd. Er is inmiddels vrijstelling en een bouwvergunning verleend voor de aanleg van het appartementencomplex "De Reiger" (42 appartementen en een deel bestemd voor zakelijke dienstverlening of maatschappelijke voorzieningen), bijbehorende parkeergelegenheid en het verleggen van de vijver aan het Stationsplein. Het gebouw "De Batavier" wordt het toekomstige dorpshuis.

Het appartementencomplex is gelegen in de geluidszone van het spoor en de weg. Op 11 april 2005 zijn hogere grenswaarden van 56 dB(A) ten gevolge van het wegverkeer op de Kerklaan/Batavierlaan en zijn hogere grenswaarden van 70 dB(A) ten aanzien van het spoor (spoortraject 600 Rotterdam-Utrecht) vastgesteld.

2. Koopcentrum Dorrestein

Het winkelcentrum Dorrestein is gerealiseerd in het midden van de jaren '60. Het is een introvert gericht winkelcentrum, waarbij de winkels zijn gelegen aan een openbare binnenruimte. De laad- en losmogelijkheden zijn gericht op de achterzijden van de winkels. De functies binnen het centrum zijn voornamelijk detailhandel, horeca en dienstverlening. Er is een supermarkt gevestigd die als trekker dient voor het winkelcentrum. Er zijn ook enkele dagwinkels in de food- en non-foodsector. Ten aanzien van horeca is sprake van een snackbar en een Chinees restaurant annex afhaalcentrum. Daarnaast bevinden zich binnen het centrum enkele kleinschalige kantoorvestigingen.

Door diverse omstandigheden dient het winkelcentrum te worden aangepakt qua verschijningsvorm, beheer en onderhoud. Hiervoor zijn diverse reconstructieplannen opgesteld. Deze zijn, onder meer door een zeer gedifferentieerde eigendomssituatie, nooit tot uitvoering gebracht. Naar aanleiding van deze reconstructieplannen zijn tevens plannen ontstaan voor een totale herontwikkeling van het winkelcentrum Dorrestein tot het koopcentrum Dorrestein.

Toekomstige situatie

Op basis van de door de gemeenteraad op 28 oktober 2003 vastgestelde randvoorwaarden zijn inmiddels plannen voor de herontwikkeling van het koopcentrum Dorrestein ontwikkeld. Deze plannen bestaan uit een complex van winkels en woningen, waarbij de supermarkt een centrale rol vervult in het complex. In het complex is sprake van een "binnenstraat", waardoor het complex wordt verdeeld in een noordelijk en zuidelijk deel.

In het noordelijk deel (het grootste deel) is het grootste deel van de winkels en horecabedrijven opgenomen. Aan de zijde van de Vogelaarsingel is de oorspronkelijke straat vervangen door een pleinvormige ruimte. Deze ruimte ligt feitelijk tussen de gevels van het nieuwe koopcentrum, het nieuwe Chrysanthemum (De Meander) aan de overzijde van de J.A. Beijerinkstraat en de bestaande kerk.

Het laden en lossen van de diverse functies vindt plaats door middel van een overdekte laad- en losruimte in het complex. Deze ruimte is toegankelijk vanaf de J.A. Beijerinkstraat. De laad- en losruimte kent één ingang en één uitgang. Het draaien en keren van vrachtverkeer vindt niet plaats. Op deze wijze wordt een verkeersveilige en woonomgevingvriendelijke oplossing geboden voor het laden en lossen.

Uit een daartoe gestelde parkeerbalans blijkt dat op grond van de toepasselijke normering van het CROW te Woerden voor de normale dagsituatie voldoende parkeergelegenheid kan worden

geboden. Voor de piekbelastingen (koopavonden) worden in de direct omliggende omgeving de benodigde parkeerplaatsen gerealiseerd.

Voor de locatie Koopcentrum Dorrestein is een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 2 WRO gevoerd. Er is inmiddels vrijstelling en een bouwvergunning verleend voor de aanleg van detailhandel, horeca en dienstverlening (circa 2.850 m²). Boven het winkelcentrum worden 99 woningen en 2 gemeenschappelijke ruimten ten behoeve van de GEMIVA woningen gerealiseerd. Alvorens de bouwvergunning en de vrijstelling voor het koopcentrum zijn verleend, hebben verschillende informatieavonden/inspraakavonden plaatsgevonden, waarin de ontwerpplannen zijn besproken met winkeliers en omwonenden. Waar mogelijk is rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.

3. De Meander

In het vigerend plan zijn de gronden van het verzorgingshuis Chrysanthemum bestemd voor "Bijzondere doeleinden klasse B". Hierop is onder andere de bouw van gebouwen ten behoeve van sociale doeleinden toegestaan. Direct behorend bij dit complex bevinden zich drie blokjes met aanleunwoningen die niet meer optimaal voldoen aan de hedendaagse wooneisen.

Aan het gebied van Chrysanthemum is de subbestemming Maatschappelijke doeleinden voor huisvesting van ouderen toegekend. Op deze grond is naast het wonen, de verpleging en de zorg voor ouderen mogelijk. Binnen deze bestemming is het nieuwe plan voor modernisering en uitbreiding van deze locatie mogelijk gemaakt. Dit plan legt het zwaartepunt op bebouwing aan de centrumkant, met de hoofdentree en een markerend gebouw van vijf lagen en een torentje van zes lagen. Langs de Middenmolensingel loopt de hoogte af tot drie lagen aan de kant van de Bospolderstraat. Langs de Boslaan is de bebouwingshoogte eveneens drie lagen. Bij de inrichting van het terrein zelf wordt uitgegaan van een entreeplein als verblijfsgebied met bomen en water. De nieuwbouw is verder ingebed in een groenzone langs de randen waarin de bestaande singels en bomen zoveel mogelijk zijn opgenomen. De toename van 2.500 naar 5.200 m² aan bebouwingsoppervlakte op het terrein zal, dankzij de groene terreininrichting en een compacte parkeeroplossing (met deels parkeren in een halfverdiepte garage), geen afbreuk doen aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.

Realisatie van dit project is mogelijk gemaakt via een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 2 WRO. Ook aan dit plan zijn verschillende informatieavonden/inspraakavonden vooraf gegaan. Het plan behelst de nieuwbouw van een woonzorgcentrum: verpleegplaatsen, verzorgingsplaatsen, plaatsen voor oudere verstandelijke gehandicapten, (sociale) huurwoningen en koopwoningen.

4. Beethovenlaan

In het plangebied Beethovenlaan, gelegen tussen de Van Beethovenlaan, Verdipad en het Correllipad, zijn momenteel de Elim school (basisonderwijs) met gymzaal en het gebouw van het voormalige Comenius College gevestigd.

Het programma van het bouwplan bestaat uit een nieuw schoolgebouw waarin de basisscholen Elim en De Wingerd worden ondergebracht (2 x 10 lokalen), een gymzaal die tevens geschikt is voor openbaar avondgebruik en 30 grondgebonden woningen.

De hoogte van de nieuwbouw is afgestemd op de omgeving. De gebouwen zijn zo gesitueerd dat het uitzicht vanuit de omliggende bebouwing zo min mogelijk geschaad wordt. De minimale afstand tussen de bebouwing is 15 m. Rondom de bebouwing zijn groenstroken voorzien.

5. Kruispunt, Middenmolensingel 14

Op de locatie Kruispunt is momenteel het Cultureel Centrum het Kruispunt gevestigd. Deze locatie maakt onderdeel uit van het "Centrumplan Nieuwerkerk aan den IJssel". Het centrumplan heeft de doelstelling het centrum van Nieuwerkerk aan den IJssel duidelijker te profileren als herkenbaar, dynamisch en ruimtelijk aantrekkelijk hart van de gemeente. Door het centreren en verplaatsen van de sociaal-culturele activiteiten binnen Nieuwerkerk aan den IJssel naar het nieuwe dorpshuis De Batavier (ontwikkelingslocatie 1), komt de locatie Kruispunt vrij.

Het kavel van de locatie Kruispunt is door de afwijkende diepte niet geschikt voor het doorzetten van de omringende bebouwing. Door het inpassen van patiowoningen kan toch worden aangesloten bij het karakter van de omringende bebouwing (typische "rijtjeswoningen"), doordat de woningen aan beide zijden van het kavel op de straat zijn georiënteerd. Daarnaast sluit het plan door de herhalende structuur in de gevel aan op het repetitieve karakter van de tegen-

overliggende rijtjeswoningen. Er zullen in totaal acht patiowoningen worden gerealiseerd met een hoogte van maximaal 2 lagen (begane grond en optioneel een opbouw). Op deze wijze wordt het bouwplan ook in de hoogte afgestemd op zowel het bestaande gebouw Kruispunt als de omgeving en behoudt de locatie haar huidige karakter. Op die manier ontstaat een hoogwaardig, rustig en groen woonmilieu.

De woningen zijn voornamelijk gericht op senioren. Elk patiowoning krijgt een parkeerplaats op eigen terrein. Daarnaast worden aan de noordzijde van de locatie een vijftal openbare parkeerplaatsen gerealiseerd.

De locatie Kruispunt zou in eerste instantie worden ontwikkeld via een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO. Bij de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan (d.d. 27 maart 2007), is via een amendement besloten dat de locatie alsnog wordt opgenomen in het bestemmingsplan "Dorrestein 2006". Op 1 februari 2007 is een bijeenkomst gehouden voor de direct omwonenden van de locatie Kruispunt. De inloopbijeenkomst had ten doel om de direct omwonenden nog vóór de formele start van de vrijstellingsprocedure in kennis te stellen van de plannen voor het realiseren van patiowoningen. Circa de helft van de direct omwonenden heeft van de gelegenheid gebruikgemaakt om zich tijdens de inloopbijeenkomst te laten informeren. De aanwezigen hadden de mogelijkheid om op een formulier opmerkingen of suggesties achter te laten. Dit is door vijf omwonenden gedaan. Uit de opmerkingen blijkt dat de omwonenden het mooie woningen vinden, maar liever groen hadden gehad dan woningen en dat ze willen blijven parkeren langs de stoep tegenover de geplande inritten van de patiowoningen. Deze wensen zijn meegenomen in de stedenbouwkundige verantwoording van het plan.

3.6. Parkeernormen

De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel heeft haar parkeerbeleid vastgesteld in het GVP 2006 (beleidsregels en afspraken). Parkeernormen in Nieuwerkerk aan den IJssel zijn over het algemeen opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en hebben geen juridische rechtskracht. Belangrijkste uitgangspunt bij nieuw- en verbouw is dat er geen ontoelaatbare verhoging ontstaat van de parkeerdruk voor de bestaande omgeving. De visie luidt om parkeerkencijfers op te nemen in de bouwverordening. Hiermee ontstaat de mogelijkheid het parkeren juridisch zorgvuldig mee te laten wegen bij het beoordelen van een bouwaanvraag.

Het parkeren vindt binnen het plangebied zowel plaats op eigen terrein als op openbaar terrein. Op eigen terrein betreft het garages, opritten en eigen erf. Op openbaar terrein kan geparkeerd worden in langs- en haaksparkeravakken, kleinschalige parkeerterreintjes en in een groot aantal buurtstraten waar "langsparkeren" is toegestaan. Langs de Burgemeester Vogelaarsingel zal een aantal nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

In Dorrestein is de parkeerdruk¹⁾ in het centrale deel van de wijk hoog. In de randen van de wijk is sprake van geen tot lichte parkeerdruk. Binnen het plangebied wordt voor nieuwe ontwikkelingen uitgegaan van parkeernormen die zijn bepaald aan de hand van de parkeerkencijfers uit het ASVV/CROW, publicatie 182:

- voor woningen wordt uitgegaan van gemiddeld 1,5 - 1,9 p.p./woning;
- voor wijkverzorgende winkels: 2,5 - 4,0 /100 m² bvo;
- voor een kerk: 0,1 - 0,2 p.p./zitplaats; voor een crèche, kinderdagverblijf/peuterspeelzaal: 0,6 - 0,8 p.p./arbeidsplaats;
- voor een school: 0,5 -1,0 p.p./leslokaal (exclusief Zoen & Zoef);
- voor kantoren en bedrijven: 1,2 - 1,9 p.p./100 m² bvo;
- voor overige maatschappelijke en medische diensten: 0,5 -1,0 p.p./100 m² bvo of 1,5 - 2,0 p.p./behandelkamer.

Ter hoogte van het NS-station bevindt zich een P&R-terrein. De benutting blijkt hier op bepaalde dagen volledig te zijn. Aangezien aan de overzijde van de Ringvaart een ruim parkeerterrein beschikbaar is, kan worden volstaan met het behoud van het nu aanwezige aantal parkeerplaatsen en dient de toenemende parkeerbehoefte ten behoeve van het NS-station aan de overzijde van de Ringvaart te worden opgevangen.

1) De "parkeerdruk" wordt bepaald door de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in een gebied. De bezettingsgraad geeft de verhouding aan tussen bezetting en capaciteit en wordt uitgedrukt in procenten (%). In het GVP 2006 worden de volgende kwalificaties gebruikt:

- geen parkeerdruk: < 50% bezetting;
- lichte parkeerdruk: 50 - 85% bezetting, > 5 vrije p.p.;
- matige parkeerdruk: 50 - 85% bezetting, < 5 vrije p.p.;
- hoge parkeerdruk: > 85% bezetting.

3.7. Spoorbaanverdubbeling

De Nederlandse Spoorwegen hebben het voornemen in de toekomst over te gaan tot viersporigheid op een groot aantal baanvakken in Nederland. Dit is ook het geval voor het gedeelte van de spoorlijn Rotterdam-Moordrecht tussen het Terbregseplein te Rotterdam en de Tweede Tochtweg te Nieuwerkerk aan den IJssel. Het zal dan gaan om een asymmetrische verdubbeling, waarmee bij raadsbesluit van 2 september 1997 is ingestemd.

Hoewel de besluitvorming nog niet is afgerond en de voorbereidingen van het project nog moeten worden gestart, sluit het bestemmingsplan een mogelijke spoorbaanverdubbeling in de toekomst niet uit. De ruimte hiervoor is – ter hoogte van Dorrestein – aanwezig binnen het huidige eigendom van NS.

De akoestische consequenties van de spoorwegverdubbeling moeten thans nog buiten beschouwing blijven omdat de verdubbeling met bijbehorende vervoerprognoses en materieelgebruik nog niet in het "akoestisch spoorboekje" zijn opgenomen.

Ten behoeve van een goede leefomgeving is het van belang te streven naar een hoge milieukwaliteit. In het plangebied speelt een aantal milieuaspecten een rol. In het hierna volgende zal worden ingegaan op de volgende aspecten:

- wegverkeers- en spoorweglawaai;
- aanwezige bedrijven in het plangebied;
- waterhuishouding;
- luchtkwaliteit;
- bodemkwaliteit;
- ecologie en archeologie.

4.1. Wegverkeers- en spoorweglawaai

Wettelijk kader

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven, 30 km/h-gebieden en wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting aan de gevels van aanliggende woningen op 10 m uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel beschikt over een Geluidsniveaukaart (1^e herziening GNK, rapportnummer 175.9535.00), op basis waarvan een groot aantal wegen in Dorrestein is gedezoneerd. Daarnaast bevindt zich binnen het plangebied een aantal woonerven (de Raden). De gezoneerde wegen in en om het plangebied zijn: de Batavierlaan, de Europalaan, de Kerklaan (tussen de Batavierlaan en de Alexanderlaan) en de Rijksweg A20.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan de wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De breedte van de zone, van wegen varieert van 200 tot 600 m. Door deze zonebreedte kunnen ook wegen die buiten het plangebied zijn gelegen van invloed zijn; voor het onderhavige plangebied geldt dit voor de rijksweg A20 die een geluidszone heeft van 600 m.

Voor nieuwe situaties waarin een hogere geluidsbelasting optreedt dan de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) is vereist dat het college van Gedeputeerde Staten een Verzoek tot vaststelling van een hogere waarde heeft gehonoreerd voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Indien echter op grond van een geluidsniveaukaart een algemene vrijstelling tot 55 dB(A) is verleend, is voor "nieuwe situaties" met een geluidsbelasting tussen de 50 dB(A) en 55 dB(A) geen "Verzoek hogere waardeprocedure" meer vereist. Wel dient het aantal woningen te worden gemeld bij de provincie, indien gebruik wordt gemaakt van deze algemene vrijstelling. De gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel beschikt op basis van de Geluidsniveaukaart over een algemene ontheffing tot 55 dB(A) voor de gehele gemeente.

In het onderhavige bestemmingsplan zijn, met uitzondering van de A20, alle gezoneerde wegen in "binnenstedelijk gebied" gelegen waarvoor de uiterste grenswaarde 65 dB(A) bedraagt. De A20 is een autosnelweg waarvoor bij nieuwe woningen een uiterste grenswaarde geldt van 55 dB(A).

De wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h zijn formeel gedezoneerd op grond van de Wet geluidhinder. Op basis van jurisprudentie dient echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij nieuwe geluidsgevoelige ontwikkelingen aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau langs deze 30 km/h-wegen.

Akoestisch onderzoek

Door de Milieudienst Midden-Holland is een milieukundig onderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan Dorrestein (rapportnummer 0609004emh.2, maart 2007) dat onder meer het aspect wegverkeerslawaai behandelt. De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van de in en om het gebied gelegen wegen is conform de Standaard

Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai 2002 volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder (met uitzondering van de berekening van de contouren van de A20, welke met Standaard Rekenmethode I zijn uitgevoerd). De berekeningen zijn uitgevoerd met Geonose versie 5.21 van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV. De gegeven verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het meest recente verkeersmodel voor Nieuwerkerk aan den IJssel opgesteld door DHV (d.d. 10 januari 2006). De verkeersgegevens van de A20 zijn gebaseerd op gegevens van Rijkswaterstaat.

In het onderzoek zijn de volgende wegen beschouwd (verkeersintensiteiten prognose 2020; bij meerdere getallen is de weg opgesplitst in delen met verschillende intensiteiten):

Gezoneerde wegen

- Rijksweg A20: 127.000 mvt/etmaal;
- Europalaan: 14.256 (noord), 8767 (noordwest), 5.951 (west) en 3.476 (zuidwest) mvt/etmaal;
- Batavierenlaan: 2.750 (west), 3.476 (oost) mvt/etmaal;
- Kerklaan: 4.136, 1.045 mvt/etmaal;

30 km/h-wegen

- Vrijheidslaan: 825 mvt/etmaal;
- J.A. Beijerinckstraat: 1.265, 1.507, 2.167 mvt/etmaal;
- Spoorlaan: 1.837, 693 mvt/etmaal;
- Mozartstraat: 1.287 mvt/etmaal;
- Prins Alexanderlaan: 2.816, 3.069 en 3.300 mvt/etmaal.

Voor de rijksweg A20 is uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 115 km/h voor personenwagens en 90 km/h voor middelzware en zware voertuigen. De gehanteerde gemiddelde rijsnelheid voor de overige wegen bedraagt 50 km/h, met uitzondering van de J.A. Beijerinckstraat, Sportlaan, Mozartstraat, Vrijheidslaan en Kerklaan waarvoor 30 km/h is gehanteerd. Voor de A20 is voor het wegdektype uitgegaan van enkellaags ZOAB. Voor de overige beschouwde (locale) wegen is fijn asfalt als wegdektype gehanteerd.

Resultaten

In grote delen van de woongebieden blijft de geluidsbelasting ten gevolge van de interne wegen onder de 50 dB(A). In het noordwestelijke deel ondervinden woningen tot meer dan 1.000 m uit de A20 een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De geluidszone is echter beperkter en bedraagt 600 m uit de kant van de A20. De Batavierlaan en de Prins Alexanderlaan leveren ook een relatief grote bijdrage aan de geluidsbelasting in de wijk Dorrestein.

In de rapportage van het milieukundig onderzoek zijn de berekende geluidscontouren weergegeven ten gevolge van de rijksweg A20 en de lokale wegen ter hoogte van het plangebied. In circa 40% van het plangebied overschrijdt het lawaai ten gevolge van de A20 de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)). In het gedeelte van het plangebied ten westen van de Vrijheidslaan wordt de 55 dB(A) overschreden als gevolg van verkeer op de A20. Dit betekent dat nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen dit gebied niet zijn toegestaan in gevolge de Wgh.

Conclusie

Uit de geluidcontouren is af te leiden dat de wijk Dorrestein een wezenlijke geluidsbelasting ten gevolge van de A20 ondervindt. De A20 zal bij een noordwestelijke wind goed hoorbaar zijn binnen de woonwijk. De geluidsbelasting ten gevolge van de interne wegen is als acceptabel te kwalificeren.

Bij de ontwikkeling van nieuwe woningen moet gelet worden op de ter plaatse heersende geluidbelasting. Voor veel locaties binnen het noordwestelijk deel van Dorrestein geldt dat woningbouw alleen mogelijk is met een ontheffing voor hogere geluidswaarden. Voor locaties ten westen van de Vrijheidslaan is woningbouw in principe niet mogelijk zonder aanvullende geluidsreducerende maatregelen.

Nieuwe woningbouwlocaties

Bij het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen dient voldaan te worden aan de geluidsnormen die de Wet geluidhinder stelt voor "nieuwe situaties". Wanneer de geluidsbelasting aan de gevel niet meer zal bedragen dan de voorkeursgrenswaarde, zijnde

50 dB(A), legt de Wet geluidhinder geen beperkingen op. Op basis van de vastgestelde geluidsniveaukaart geldt een algemene vrijstelling voor nieuwe situaties in de gehele gemeente tot 55 dB(A).

Binnen het plangebied zijn op vier locaties nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Deze locaties zijn:

- locatie 1: Batavier/De Reiger/Stationslocatie;
- locatie 2: Koopcentrum Dorrestein;
- locatie 3: langs de Bospolderstraat, tussen Middenmolensingel en Boslaan (De Meander);
- locatie 4: Van Beethovenlaan.

Locatie 1

Op deze locatie wordt het appartementencomplex "De Reiger" (42 appartementen en een deel bestemd voor zakelijke dienstverlening of maatschappelijke voorzieningen) gerealiseerd met bijbehorende parkeergelegenheid aan het Stationsplein. Het hier eveneens te realiseren gebouw "De Batavier" wordt het toekomstige dorpshuis.

Het appartementencomplex is gelegen in de geluidszone de Kerklaan/Batavierlaan. Op 4 april 2005 zijn (in het kader van de reeds doorlopen artikel 19-procedure) hogere grenswaarden van 56 dB(A) ten gevolge van het wegverkeer op de Kerklaan en Batavierlaan vastgesteld (kenmerk DGWM/2005/5282A). Er is hierbij dan ook geen sprake van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wet geluidhinder.

Locatie 2

De nieuw te bouwen woningen boven het winkelcentrum zullen leiden tot een extra groei van de verkeersintensiteit op de J.A. Beijerinkstraat in 2010-2020. Naar verwachting wordt deze groei echter gecompenseerd door de afname van het aantal m² BVO, en daarmee het aantal bezoekers, van het koopcentrum Dorrestein. De Burgemeester Vogelaarsingel zal ter plaatse van het nieuwe koopcentrum Dorrestein komen te vervallen. De verkeersroute zal in de toekomst via de Lorentzlaan lopen. Deze weg, die net als de J.A. Beijerinkstraat is ingericht als een 30 km-weg, zal niet significant bijdragen aan de plaatselijke geluidsbelasting. Er zal op deze locatie dan ook sprake zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau.

Locatie 3

Op de locatie Meander zullen 72 woningen gebouwd worden en 128 zorgplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt ruim 2.200 m² BVO voorzieningenfuncties gerealiseerd. De nieuwbouw dient ter vervanging van 26 aanleunwoningen en 67 zorgplaatsen. De nieuwbouw is gelegen aan wegen die een 30 km/h regiem kennen. De toename van de verkeersintensiteit op de J.A. Beijerinkstraat, als gevolg van de realisatie van de nieuwbouw, bedraagt naar schatting 200 motorvoertuigen per etmaal. Het effect van deze toename op de geluidskwaliteit is verwaarloosbaar. Op deze locatie zal sprake zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau.

Locatie 4

Op de locatie Van Beethovenlaan zullen circa 30 woningen gebouwd worden. Daarnaast worden 18 schoollokalen vervangen door twee nieuwe basisscholen met 24 lokalen en een gymzaal. De toename van de verkeersintensiteit op de Van Beethovenlaan, als gevolg van de realisatie van de nieuwbouw, bedraagt naar schatting 560 motorvoertuigen per etmaal. Op de J.A. Beijerinkstraat, de Batavierlaan en de Europalaan, bedraagt de toename maximaal 250 mvt/etmaal als gevolg van de scholen en woningbouw. Het effect van deze toename op de geluidskwaliteit is verwaarloosbaar. Op de locatie zal sprake zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is het doorlopen van een geluidsprocedure niet noodzakelijk aangezien de hogere grenswaarden reeds zijn vastgesteld of er sprake is van niet gezoneerde 30 km/h-wegen.

Voor alle nog nieuw te bouwen woningen geldt dat bij de bouw van de nieuwe woningen rekening gehouden dient te worden met de in de Woningwet opgenomen geluidseisen ten aanzien van het binnengeluidsniveau.

Locatie 5

Op de locatie Kruispunt zullen acht patiowoningen gebouwd worden. Uit de berekeningen, uitgevoerd door Milieudienst Midden-Holland¹⁾, blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de Middenmolensingel op de gevels van de nieuw te bouwen patiowoningen maximaal 57 dB(A) (inclusief aftrek artikel 6 Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 2002) bedraagt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde overschreden. De Middenmolensingel is conform het gemeentelijk Wegencategoriseringsplan aangeduid als "erftoegangsweg categorie 2" en is daarmee een 30 km/h-weg. Omdat er sprake is van een 30 km/h-zone, hoeft formeel niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder en is aanvraag van hogere waarden niet noodzakelijk. Er is wel sprake van een aanvaardbaar geluidsniveau.

4.2. Spoorweglawaaï

Evenals voor het wegverkeerslawaaï is ook voor het spoorweglawaaï door de Milieudienst Midden-Holland een milieukundig onderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan Dorrestein (rapportnummer 0609004emh.2, maart 2007).

Wettelijk kader

Ter bepaling van de geluidsbelasting dient op grond van artikel 4 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (afgekort BGS, uitvoeringsbesluit van de Wet geluidhinder (Wgh)) iedere gezoneerde spoorlijn in beschouwing te worden genomen. De meeste spoorwegen hebben een zone. Dit is een aandachtsgebied waarbinnen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden.

De voorkeursgrenswaarde bedraagt 57 dB(A) en de uiterste grenswaarde 70 dB(A). Bij een waarde tussen de 57 en 70 dB(A) dienen hogere grenswaarden te worden verleend. Bij een hogere waarde dan 60 dB(A) kan alleen ontheffing verleend worden als voldaan wordt aan het gestelde in artikel 8, lid 4 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen. Een en ander houdt in dat de verblijfsruimten alsmede de tot de woning behorende buitenruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidsbelasting optreedt.

Beschouwde spoorlijnen

De zone van de spoorlijn Moordrecht-Rotterdam (traject 600) ter hoogte van het plangebied bedraagt 600 m. Een groot deel van het plangebied valt binnen deze zone. De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer is conform de Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï 1996, volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder. De berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer moet worden gebaseerd op de etmaalintensiteit die over 10-15 jaar wordt verwacht (2020).

De invoergegevens voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer op traject 600 zijn ontleend aan het akoestisch spoorboekje. Uitgegaan is van de prognose van 2010-2020 (v 11/03) die is gegeven volgens ASWIN 2003. In de toekomstige situatie zullen er volgens de prognose minder goederentreinen over dit traject rijden. Dit zal een gunstig effect hebben op de geluidsbelasting in de omgeving.

Geluidscontouren

De geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer is berekend ter hoogte van het plangebied. In de rapportage zijn de geluidscontouren weergegeven voor de situatie 2020 waarbij langs het spoor een scherm met een hoogte van 1 m aanwezig is (autonome, reeds bestaande situatie). In de periode 2008-2010 zal langs het traject ter hoogte van het plangebied een scherm van 2 m hoogte langs het spoor worden gerealiseerd. Ook hiervoor is een berekening uitgevoerd.

Nieuwe woningbouwlocaties

Locatie 1 (het appartementencomplex De Reiger) is gelegen in de geluidszone van het spoortraject Moordrecht-Rotterdam. De geluidsbelasting bedraagt hier bij toepassing van het verhoogde geluidsscherm circa 70 dB(A).

1) Milieudienst Midden-Holland, Milieukundig basisonderzoek, Lokatie Kruispunt aan de Middenmolensingel te Nieuwerkerk aan den IJssel, Rapportnr 0609002eef.2, oktober 2006

Uit de geluidscontouren blijkt dat ter hoogte van het plangebied zowel voor als na realisatie van aanvullende geluidschermen de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A)-etmaalwaarde op locatie 1 wordt overschreden. Op 4 april 2005 zijn reeds hogere grenswaarden van 70 dB(A) ten aanzien van het spoor (spoortraject 600 Moordrecht-Rotterdam) voor het appartementencomplex De Reiger vastgesteld in het kader van de reeds doorlopen artikel 19-procedure (kenmerk DGWM/2005/5282A). Er is hierbij dan ook geen sprake van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wet geluidhinder. Ten behoeve van het bestemmingsplan is het doorlopen van een geluidsprocedure niet noodzakelijk aangezien de hogere grenswaarden reeds zijn vastgesteld.

Ook locatie 5 (Kruispunt, Middenmolensingel 14) is gelegen in de geluidszone van het spoortraject Moordrecht-Rotterdam. Uit het onderzoeksrapport opgesteld door Milieudienst Midden-Holland¹⁾ blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer in de situatie zonder aanvullend scherm maximaal 57 dB(A) en in de situatie met aanvullend scherm 55 dB(A) bedraagt. Hiermee wordt in beide situaties voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en zal op deze locatie sprake zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau.

4.3. Bedrijven en milieu

Verspreid binnen het plangebied is een klein aantal bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zijn voornamelijk gelegen aan de randen van de woonwijken. In het noordelijk deel van het plangebied betreft dit het gebied tussen de Vrijheidslaan en de Europalaan en in het oostelijk deel de omgeving Verzetstraat/Schoolstraat. De bedrijven zijn in veel gevallen naast of achter de woningen gesitueerd, hetgeen leidt tot een menging van woon- en bedrijfsfuncties. Over de thans gevestigde bedrijven zijn geen klachten bekend. Het beleid van de gemeente is er niet op gericht de vestiging c.q. uitbreiding van bedrijven in het plangebied te bevorderen. Om de continuïteit van de reeds gevestigde bedrijven te waarborgen worden beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor deze bedrijven geboden.

In dit bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toenemende milieubelasting. Met behulp van een indeling in categorieën wordt aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of bedrijfsactiviteit toelaatbaar kan worden geacht. Voor een toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt verwezen naar bijlage 1.

Algemene toelaatbaarheid

In het plangebied Dorrestein is sprake van een gemengde woon- en bedrijfsfunctie, waarbij de woningen aangemerkt kunnen worden als milieugevoelige bestemming.

Daarom worden ter plaatse van de bedrijfsbestemmingen uitsluitend bedrijven en bedrijfsactiviteiten uit de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toelaatbaar geacht. Dit houdt overigens niet in dat de uitoefening van bepaalde activiteiten uit een hogere categorie in alle gevallen onaanvaardbaar is. De Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van bedrijven. De situatie bij een specifiek bedrijf kan daarvan afwijken. Met name komt het voor dat een bedrijf als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In dat geval kan aan een dergelijk bedrijf voor de desbetreffende activiteit een vrijstelling worden verleend. Dit geldt alleen voor bedrijven uit maximaal één categorie hoger dan de algemene toelaatbaarheid.

Beoordeling gevestigde bedrijven

De aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie bijlage 2).

Uit de inventarisatie is gebleken dat vier bedrijven niet voldoen aan de in het plangebied geldende algemene toelaatbaarheid: Shell tankstation van Weelde (categorie 3.2), Van Reeuwijk, garagebedrijf en tevens benzinestation (categorie 3.1), Transportbedrijf K. de Graaff (categorie 3.2) en de smederij Th. H. Berndsen (categorie 3.2).

1) Milieudienst Midden-Holland, Milieukundig basisonderzoek, Lokatie Kruispunt aan de Middenmolensingel te Nieuwerkerk aan den IJssel, Rapportnr 0609002eef.2, oktober 2006

Deze bedrijven krijgen een speciale subbestemming die een afwijking mogelijk maakt voor de huidige bedrijfsactiviteiten. Bij bedrijfsbeëindiging of verplaatsing kan zich dan alleen nog een gelijksoortig bedrijf vestigen, of een bedrijf dat past binnen het algemene toelatingsbeleid.

4.4. Waterhuishouding

Watertoets en beheer

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. De watertoets heeft als doel het voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard dat zowel het waterkwantiteits- als het waterkwaliteitsbeheer verzorgt en de waterkeringen beheert. Het hoogheemraadschap heeft in het kader van artikel 10 Bro haar wateradvies over het voorontwerpbestemmingsplan gegeven. De opmerkingen van het hoogheemraadschap zijn in deze paragraaf, de voorschriften en op de plankaart verwerkt.

Huidige situatie

Het waterbeheer in het plangebied is afgestemd op de stedelijke functie van Dorrestein. Doordat het plangebied in de diepe droogmakerij Polder Prins Alexander (circa 6 m -NAP) en op veengronden is gelegen en tevens onder invloed staat van kwel dient een sterke regulatie van de waterhuishouding plaats te vinden om het gebied droog te houden en een redelijke waterkwaliteit te kunnen waarborgen.

Het plangebied wordt aan de noordoostzijde begrensd door de Ringvaart. Deze maakt deel uit van het boezemwatersysteem en is hoger gelegen dan het omringende maaiveld. Langs de randen van en verspreid in de wijk komen waterlopen voor die een functie hebben in de ont- en afwatering van Dorrestein, waarvan een aantal deel uitmaken van het hoofdwatersysteem. Via deze waterlopen wordt overtollig water afgevoerd naar de Schollevaartsche Tocht, alwaar het via een gemaal op de boezem wordt uitgeslagen. Waterinlaat vindt plaats vanuit de Ringvaart ten noordoosten van Dorrestein.

Als gevolg van uit- en afspoeling van meststoffen en bestrijdingmiddelen uit de landbouw in het omringende gebied, riooloverstorten en andere (diffuse) verontreinigingen in het stedelijk gebied en brak kwelwater is de waterkwaliteit in het plangebied matig. Om de waterkwaliteit te waarborgen wordt het systeem daarom doorgespoeld met water vanuit de boezem.

Beleid

Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 (2000)

Als reactie op de steeds verdergaande integratie van beleidsvelden milieu en water heeft de provincie Zuid-Holland een integraal milieu- en waterhuishoudingsplan opgesteld. Het doel hiervan is meer samenhang in het beleid te ontwikkelen. In het plan zijn duurzaamheid, kwaliteit van de leefomgeving en diverse op de provincie gerichte maatschappelijke thema's als uitgangspunten genomen. In het kader van het thema "Vitaal stedelijk gebied" worden voor het realiseren van water, natuur en recreatie in en om de stad voor dit plan relevante beleidsspeerpunten genoemd:

- toename aan bergend vermogen van het stedelijk gebied en de stadsranden (10% van het bruto stedelijk oppervlak reserveren voor water);
- diffuse verontreinigingen saneren in bestaand en nieuw stedelijk gebied;
- de belevingswaarde van water in de stad vergroten door het water zichtbaar te maken.

Momenteel is het nieuwe Beleidsplan Groen, Water en Milieu voor de periode 2006-2010 in voorbereiding.

Waterbeheersplan Hoogheemraadschap van Schieland 1999-2003

Naast de traditionele taken van het Hoogheemraadschap is het beleid, zoals geformuleerd in het waterbeheersplan, tevens gericht op het realiseren van duurzame veerkrachtige watersystemen. Speerpunten hierin zijn:

- beperken aanvoer gebiedsvreemd water en het vasthouden van gebiedseigen water;
- voorkomen van waterpeilverlaging, onder andere ter voorkoming van verdergaande maaiveldval;
- reduceren van de versnippering peilgebieden;

- verbeteren van de waterkwaliteit, aanleg natuurvriendelijke oevers;
- meer afstemming tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening.

Met het oog op de verwachte klimaatveranderingen (nattere winters, drogere zomers, heviger buien) en het streven naar een duurzaam en veerkrachtig watersysteem is het wenselijk dat meer aandacht wordt besteed aan duurzaam stedelijk waterbeheer. De waterbeheerder en de gemeente zijn van plan om in de toekomst een gemeentelijk waterplan op te stellen waarin wordt aangegeven op welke wijze in Nieuwerkerk aan de IJssel een duurzaam stedelijk watersysteem kan worden gerealiseerd. Daarbij zal onder meer worden ingegaan op mogelijkheden voor het vergroten van het waterbergend vermogen, verbetering van de waterkwaliteit, verhogen van de ecologische potenties en de belevingswaarde.

Vooruitlopend op dit gemeentelijk waterplan zal, in overleg met de waterbeheerder, bij de diverse ruimtelijke ontwikkelingen (zie paragraaf 3.5) waar mogelijk maatregelen worden getroffen ten behoeve van duurzaam stedelijk waterbeheer. Hierbij moet worden gedacht aan het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vergroten van het aandeel open water, de aanleg van natuurvriendelijke oevers, het gebruik van duurzame niet uitlogbare bouwmaterialen etc.

Toekomstige situatie

Het bestemmingsplan voor onderhavig plangebied is overwegend consoliderend van aard. Binnen het plangebied bevinden zich vier (kleine) ontwikkelingslocaties, welke allen naar verwachting geen negatieve invloed hebben op de bestaande waterhuishouding.

Beheer en onderhoud

Het hoogheemraadschap is beheerder van het water en waterhuishoudkundige werken in het gebied. Voor de herinrichting van de waterhuishouding dient vergunning te worden aangevraagd bij het hoogheemraadschap op grond van de "Keur" (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

Voor de zone gelegen op, en direct grenzend aan, de boezemkaden geldt dat sprake is van een zogenaamde kernzone waarvoor een bouw- en aanlegverbod geldt (voor de secundaire bestemming). Daarnaast geldt dat zowel voor de watergangen als waterkeringen een "beschermingszone" in acht dient te worden genomen. De beschermingszone voor genoemde dijken grenst aan de kernzone en bedraagt 15 m. De beschermingszone van de hoofdwatergangen bedraagt 5 m vanaf de insteek van het talud. Het komt erop neer dat zowel voor de kernzone als de beschermingszone niet zonder vergunning van het hoogheemraadschap gebouwd, opgeslagen of gegraven mag worden. De laatstgenoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de veiligheid in het geding komt doordat de stabiliteit van het profiel van een watergang of waterkering wordt aangetast, de aan- en /of afvoer en /of de berging van water wordt gehinderd.

Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Water en Waterkering op de plankaart

In dit bestemmingsplan is voor de wijze waarop water en waterkeringen zijn bestemd een regeling getroffen, hiervoor wordt verder verwezen naar artikel 5 (lid 3) "Bestaande afstanden en andere maten", artikel 21 "Water" en artikel 22 "Primair waterkering".

4.5. Bodemkwaliteit

De provincie Zuid-Holland hanteert bij de beoordeling van bestemmingsplannen de richtlijn dat voorafgaand aan de vaststelling van het plan een verkennend bodemonderzoek wordt verricht op alle locaties waar een herinrichting of functieverandering wordt voorzien. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Het te verrichten onderzoek bestaat uit een historisch bodemonderzoek en eventueel een standaard bodemonderzoek. Dit laatste dient te worden uitgevoerd indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging.

De wijk Dorrestein is grotendeels gebouwd in de jaren '60 en '70. Er zijn weinig (historische) gegevens omtrent de bodem bekend.

De wijk Dorrestein ligt in de Alexanderpolder waar ten gevolge van de turfwinning een plas ontstond. In 1874 was dit watergebied weer door ingrijpen van de mens drooggelegd. De drooggelegde grond die hierdoor ontstond is tot de aanleg van de woonwijk voornamelijk als agrarische grond in gebruik geweest. De afgelopen jaren is, in verband met herbouw of functiewijziging, op een beperkt aantal plaatsen bodemonderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken bevestigen het voormalig agrarisch gebruik. Alleen aan de randen van deze voormalig agrarische percelen en op een enkele locatie die aan het begin van de jaren '60 in gebruik is geweest, is een bepaalde mate van bodemverontreiniging geconstateerd.

In een enkel geval is zelfs een bodemsanering uitgevoerd in verband met de geplande bebouwing. Bodemsanering is met name aan de orde op die plekken waar in het verleden bedrijvigheid heeft plaatsgevonden.

In de afgelopen jaren heeft ook een tweetal acties "Tankslag" veel informatie opgeleverd omtrent de bodem. Zo is een groot aantal tanks gesaneerd bij woningen die in het begin van de jaren '60 zijn gebouwd.

In hoofdstuk 3 "Ontwikkelingen en beleid" is een aantal nieuwe ontwikkelingen genoemd. Per locatie zal hieronder in het kort de historie en de te ondernemen stappen worden toegelicht.

1. Batavier/De Reiger/Stationsplein

Het terrein is vanaf circa 1963 in gebruik als gemeentelijke werkplaats. Uit verkennend bodemonderzoek¹⁾ is gebleken dat op de locatie diverse bodemverontreinigingen aanwezig zijn ter plaatse van bovengrondse HBO-tanks, een voormalige zoutopslag en een voormalige vuilstort. Het gaat met name om PAK en minerale oliën. Uit nader bodemonderzoek²⁾ is gebleken dat er geen sprake is van ernstige bodemverontreinigingen en sanering niet noodzakelijk is. De bodemkwaliteit wordt geschikt geacht voor het toekomstig grondgebruik.

2. Koopcentrum Dorrestein

Uit verkennend bodemonderzoek³⁾ blijkt dat er slechts lichte verontreinigingen zijn aangetroffen in de bodem en grondwater. Sanering van deze verontreinigingen is niet noodzakelijk, de bodem is geschikt voor de toekomstige functies.

3. De Meander

Uit verkennend bodemonderzoek⁴⁾ blijkt er geen bodemverontreinigingen op deze locatie aanwezig te zijn. Naar verwachting bevindt zich onder de recreatiezaal een ondergrondse opslagtank waar mogelijk sprake kan zijn van bodemverontreiniging. Geadviseerd wordt om pas na sloop van het huidige gebouw aanvullend bodemonderzoek uit te voeren. De bodemkwaliteit wordt geschikt gevonden voor de toekomstige functies.

4. Beethovenlaan

Volgens het Milieukundig onderzoek behorend bij het bestemmingsplan Dorrestein te Nieuwerkerk aan den IJssel (rapportnr. 0609004emh, Milieudienst Midden-Holland, september 2006) is op de locatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, waarmee een matige verontreiniging met koper is aangetoond in de bodem. Om die reden is nader bodemonderzoek uitgevoerd⁵⁾. Conclusie is dat geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

1) Lexmond Milieu-adviezen, Verkennend milieukundig bodemonderzoek Stationsplein (rapport 02.24339/DVI, april 2003), Verkennend milieukundig bodemonderzoek Batavierenlaan 4-6 (rapport 02.24338/DVI, april 2003).

2) Lexmond Milieu-adviezen, Nader milieukundig bodemonderzoek Batavierenlaan 4-6 (rapport 03.25060/DVI, juli 2003).

3) De Straat Milieu-adviseurs, Verkennend bodemonderzoek winkelcentrum Dorrestein, projectnr. B03A0793, december 2003.

4) Milieukundig en geotechnisch adviesbureau Arnicon, Verkennend bodemonderzoek locatie Boslaan 1/Bospolderstraat 21-43, rapportnr. C03-307-0, augustus 2003.

5) Van Dijk, Geo- en milieutechniek b.v., Nader bodemonderzoek nieuwbouw school en woningen, Van Beethovenlaan 33 te Nieuwerkerk aan den IJssel, opdracht nr. 5138.06, oktober 2006.

5. Kruispunt, Middenmolensingel 14

Het vooronderzoek uitgevoerd door Oranjewoud in oktober 2006¹, geeft geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten. Ter plaatse van het naastgelegen perceel aan de Middenmolensingel 24, ligt waarschijnlijk een HBO tank van 3 m3. Gezien de afstand tussen de tank en het perceel, 15 meter, is het onwaarschijnlijk dat deze tank voor verontreiniging ter plaatse van de locatie Kruispunt, heeft gezorgd. Ook wordt niet verwacht dat de activiteiten op de omliggende percelen de bodemkwaliteit op het onderzoeksterrein negatief hebben beïnvloed.

Op basis van het vooronderzoek is de locatie onverdacht voor verontreiniging. De locatie is op basis van de onderzoeksgegevens dan ook geschikt voor het beoogde gebruik, namelijk woningen.

4.6. Leidingen

Van planologisch relevante leidingen dienen zones te worden aangegeven, waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen /goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18" en een werkdruk van 10 bar of hoger;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18".

Daarnaast dienen optisch vrije paden beschermd te worden.

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen.

4.7. Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk). Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 2.3 weergegeven. Van de overige stoffen zijn de concentraties in Nederland dermate laag dat grenswaarden niet worden overschreden. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 2.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Blk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5 Blk en bijbehorende Meetregeling).

In dit bestemmingsplan worden enkele nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Op grond van artikel 7 lid 1 van het Blk moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) deze grenswaarden in acht nemen. Volgens artikel 7 lid 3 mogen bestuursorganen deze bevoegdheden tevens uitoefenen, indien:

- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 3a);

1) Oranjewoud, Vooronderzoek Middenmolensingel 14 Nieuwerkerk aan den IJssel, projectnr. 167105, oktober 2006.

- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 3b).

Uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening daarnaast de luchtkwaliteit ter plaatse van deze ontwikkelingslocaties inzichtelijk te worden gemaakt.

Resultaten onderzoek

In het plangebied worden enkele ontwikkelingslocaties mogelijk gemaakt. Voor deze ontwikkelingslocaties is door de Milieudienst Midden-Holland onderzoek uitgevoerd (rapportnr. 0609004emh.2, maart 2007 en rapportnr. 0609002eef.2, oktober 2006). Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde ontwikkelingen niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

Daarnaast kent het plangebied een, voor een stedelijke omgeving, redelijke luchtkwaliteit. De grenswaarden worden ter plaatse niet overschreden.

Conclusie

Het Blk staat de beoogde ontwikkelingen niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

4.8. Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid rondom opslag, gebruik, productie en transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het plaatsgebonden risico (PR) wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Spoorlijn en wegen

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen.

Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een toename van het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties.

De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

De spoorlijn Rotterdam-Utrecht ligt binnen het plangebied. Uit de Risicoatlas spoor (AVIV, 2001) blijkt dat de 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico op minder dan 10 m vanuit de spoorlijn ligt.

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden. Uit de Risicoatlas blijkt dat het groepsrisico meer dan een factor 10 kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Dit bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk binnen 10 m vanaf de spoorlijn. Wel bevindt de ontwikkeling Batavier/Reiger/Stationsplein zich binnen 200 m afstand tot het spoor. Ook in de toekomstige situatie zal het groepsrisico vanwege de spoorlijn echter ruimschoots onder de oriën-

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

tatiewaarde blijven, omdat het gaat om een ontwikkeling in bebouwd gebied. De personendichtheid zal daarom niet relevant toenemen door de ontwikkeling, zodat ook het groepsrisico niet groter zal worden.

Uit de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (AVIV, 2003) blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A20 op dermate grote afstand plaatsvindt dat dit geen effect heeft op het plangebied. In of nabij het plangebied is geen route voor gevaarlijke stoffen aangewezen.

LPG

Een LPG-tankstation is een inrichting waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden, van toepassing is. Met het Bevi wordt beoogd een wettelijke grondslag te geven aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen, tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Op basis van het Bevi geldt voor het plaatsgebonden risico rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten¹⁾. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het groepsrisico; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het groepsrisico geldt daarbij als buitenwettelijke oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties.

Binnen het plangebied ligt het Shell-tankstation Van Weelde (kruising Europalaan/Hoofdweg) waar verkoop plaatsvindt van LPG. Voor de beoordeling van de gevolgen van het Bevi voor het LPG-tankstation en de omgeving daarvan is de jaarlijkse LPG-doorzet bepalend. De jaarlijkse LPG-doorzet van dit tankstation bedraagt minder dan 1.000 m³.

Plaatsgebonden risico

De jaarlijkse LPG-doorzet bedraagt minder dan 1.000 m³. Een en ander betekent dat de 10^{-6} -contour voor het PR op een afstand van 45 m vanaf het vulpunt ligt²⁾. Binnen 45 m van het vulpunt zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd. Ook binnen een afstand van 25 respectievelijk 15 m vanaf het ondergrondse reservoir en de afleverzuil zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten in het gebied aanwezig of geprojecteerd. Er wordt derhalve voldaan aan de grenswaarde en richtwaarde voor het PR.

Groepsrisico

Toets aan oriënterende waarde

Het invloedsgebied van het GR reikt tot 150 m rondom het vulpunt. Binnen het invloedsgebied van het groepsrisico zijn verschillende functies aanwezig: circa 21 woningen langs de Vrijheidslaan en Hoofdweg Noord en een tweetal bedrijven (transportbedrijf de Graaf, smederij Berendsen).

Uitgaande van een maximaal LPG-doorzet van 1.000 m³ per jaar mag het aantal personen per ha in het gebied tussen de 45 m en 150 m vanaf het vulpunt niet meer bedragen dan 13 om te voldoen aan de oriënterende waarde van het GR³⁾. Dit gebied heeft een oppervlak van 6,4 ha.

1) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in woningen (op enkele uitzonderingen na), gebouwen waar kwetsbare groepen mensen verblijven en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn. Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn bedrijfsgebouwen, kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

2) Zie de Regeling externe veiligheid inrichtingen.

3) Zie de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, Ministerie van BKZ en Ministerie van VROM, augustus 2004.

Rekening houdend met een verblijftijdcorrectiefactor van 1,1 zijn dit 83 personen in zijn totaliteit¹⁾.

In de onderstaande tabel is het werkelijke aantal personen in dit gebied globaal aangegeven. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Bij de globale berekeningen is eveneens uitgegaan van een worst case-scenario.

functie	uitgangspunt	aantal personen
21 woningen	aantal personen per woningen gemiddeld 2,4	50
transportbedrijf en smederij		20
totaal aantal personen binnen het invloedsgebied		70

Zelfredzaamheid

In het invloedsgebied bevinden zich in het algemeen geen personen met een lage zelfredzaamheid (zoals in ziekenhuizen). Er is sprake van laagbouw, welke gemakkelijker is te ontvluchten dan hoogbouw. Er zijn goede ontvluchtingswegen.

Bestrijdbaarheid

De bron (het LPG-tankstation) en de belaste omgeving (invloedsgebied) zijn vanaf de Europa-laan goed bereikbaar voor hulpverleningsdiensten.

Conclusie

Het groepsrisico is aanvaardbaar.

Overige bedrijven

Behalve het LPG-tankstation bevinden zich in het plangebied en de omgeving geen bedrijven die uit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het Bevi en het beleid ten aanzien van externe veiligheid staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, vallen niet binnen de genoemde plaatsgebonden risicocontouren, noch zorgen zij voor overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Het bestemmingsplan voldoet vanuit het oogpunt van externe veiligheid aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

4.9. Ecologie en archeologie

Ecologie

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze nieuwe wet vervangt ten dele de Natuurbeschermingswet (soortbescherming), de Vogelwet en de Jachtwet. Daarnaast is de soortbescherming uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in deze wet geïmplementeerd.

Binnen de Flora- en faunawet heeft een groot aantal plant- en diersoorten een beschermde status. Het betreft onder andere een aantal soorten die naar verwachting binnen de grenzen van het plangebied aanwezig zullen zijn, maar waarvan geen actuele data voorhanden zijn. Het gehele plangebied kan als potentieel leefgebied dienen voor een aantal van deze soorten.

Het plangebied is gesitueerd midden in het stedelijk gebied van Dorrestein. Het maakt geen onderdeel uit of is gesitueerd in de nabijheid van natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of Relatienotagebieden.

De natuurwaarden in het plangebied zelf zijn sterk gerelateerd aan het grotendeels stedelijk gebruik van het plangebied. De natuurwaarden in het plangebied beperken zich tot een aantal broedvogels van stedelijk gebied en drie vleermuissoorten, welke alle als extra te beschermen

1) Bij de verblijftijdcorrectiefactor is uitgegaan van een uniform woongebied. Hoewel er ook andere functies in het gebied aanwezig zijn met een hogere correctiefactor (bedrijven), bevinden de gevoelige functies zich slechts in minder dan de helft van het invloedsgebied.

soorten worden beschouwd in de Flora- en faunawet. Tevens komen hier mogelijk egel, bosspitsmuis, wezel, bosmuis, kleine watersalamander, bruine kikker en gewone pad voor, die eveneens bescherming genieten.

Voor de extra beschermde soorten dient voorafgaand aan de werkzaamheden duidelijkheid te zijn over de aanwezigheid van de soorten in het deelplangebied. Indien deze soorten aanwezig zijn, moeten vervangende verblijfplaatsen worden gerealiseerd voordat men met de werkzaamheden kan starten. Op de ontwikkelingslocatie Van Beethovenlaan zijn de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger aangetroffen. Voor deze soorten is ontheffing ex artikel 75 Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is in januari 2007 verleend (geregistreerd onder aanvraagnummer FF/75C/2006/0283).

Overige beschermde soorten

Deze soorten komen algemeen voor in Nederland. De verwachting is dat met de in dit bestemmingsplan behandelde ontwikkelingen de gunstige staat van instandhouding van de soorten niet in het geding komt, omdat genoemde soorten (indien zij verstoord worden) slechts tijdelijk worden verstoord en nabij de deelplangebieden voldoende gelijkwaardig leefgebied voorhanden is. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van deze soorten is niet noodzakelijk.

Voor werkzaamheden die een verstoring van deze soorten met zich meebrengen, is echter wel een ontheffing van het Ministerie van LNV nodig. Aangezien het hier om in Nederland zeer algemene soorten gaat, is redelijkerwijs te verwachten dat voor deze soorten ontheffing verleend wordt.

Conclusies

- Aantasting (van het leefgebied) en verstoring van extra beschermde soorten (i.c. broedvogels) dient te worden voorkomen door buiten het broedseizoen (maart t/m juli) te starten met werkzaamheden.
- Ontheffing voor de Flora- en faunawet van het Ministerie van LNV is noodzakelijk voor overige te beschermen soorten (egel, bosspitsmuis, wezel, bosmuis, kleine watersalamander, bruine kikker en gewone pad) binnen het plangebied. Deze ontheffing is redelijkerwijs te verwachten.
- De Flora- en faunawet staat niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg.

Archeologie

In 1998 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Ter uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (regio Krimpenerwaard en Gouwestreek, kaart 1b) laat zien dat in het plangebied sprake is van een lage kans op archeologische sporen. Aangrenzend aan het plangebied is aan de noordzijde een stads- of dorpskern met een hoge archeologische verwachting gesitueerd.

De verwachte afwezigheid van archeologische sporen in het plangebied leidt niet tot de noodzaak om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren voordat eventuele nieuwe bouwactiviteiten plaatsvinden.

5.1. Planvorm

Het onderhavige bestemmingsplan kan als beheersregeling fungeren en heeft grotendeels een consoliderend karakter. Gekozen is voor een min of meer gedetailleerde opzet van het plan met diverse flexibiliteitsbepalingen. Het plan kenmerkt zich door het gebruik van bestemmingen waarmee de huidige functies zijn vastgelegd.

In het plangebied zijn enkele locaties waar nieuwe ontwikkelingen zullen gaan plaatsvinden. Deze zijn grotendeels direct in het bestemmingsplan bestemd. Op één van de betreffende gronden is een wijzigingsbevoegdheid gelegd. Deze gronden zijn in eerste instantie conform het huidige gebruik bestemd. Met behulp van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO kunnen deze bestemmingen in een later stadium worden gewijzigd ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen. In de wijzigingsbevoegdheid zijn regels opgenomen waaraan toekomstige ontwikkelingen dienen te voldoen.

5.2. Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf worden de belangrijkste regelingen die het plan bevat, nader toegelicht. De planvoorschriften vallen in drie hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk I bevat de algemene, voor het gehele plangebied geldende bepalingen, hoofdstuk II regelt de bestemmingen en hoofdstuk III bevat de overgangs- en slotbepalingen.

Algemene bepalingen

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt bepaald op welke manier bij de toepassing van de voorschriften wordt gemeten. Bij het meten van bouw- en goothoogtes van gebouwen is het begrip peil van belang. Dat begrip wordt in artikel 1, lid 12 nader gedefinieerd. Bij het bepalen van de hoogte van bijvoorbeeld een aanbouw dient artikel 1, lid 12 dus in samenhang met de bepalingen van artikel 2 te worden gelezen. Zo wordt bijvoorbeeld de hoogte van een aanbouw gemeten vanaf de bovenzijde van de afgewerkte begane grondvloer van het bijbehorende hoofdgebouw.

Artikel 7 Wijzigingsbevoegdheden

In dit artikel is bepaald dat voor de op de kaart aangegeven gronden met wijzigingsbevoegdheid I de betreffende bestemmingen gewijzigd mogen worden. Het betreft de locatie benzinstation Van Weelde aan de Europalaan, hiervoor kunnen woningen (een blok twee-onder-een-kapwoningen) in de plaats komen.

Artikel 8 Algemene procedurevoorschriften

Teneinde rechtsbescherming te waarborgen is in onderhavig artikel bepaald dat bij de voorbereiding van besluiten waarbij toepassing wordt gegeven aan artikel 11 WRO en artikel 15 WRO de openbare voorbereidingsprocedure van Afdeling 3.4 van de Awb van toepassing is.

Bestemmingen en gebruik

Artikel 9 Woondoeleinden

Binnen deze bestemming is rekening gehouden met wonen en zijn ook aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten toegestaan. Deze activiteiten zijn aan bepaalde maxima gebonden, te weten 30% met een maximum van 40 m² voor kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten en 30% met een maximum van 100 m² voor kantoor- en praktijkruimten ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen. In het plangebied komt een aantal percelen voor waar sprake is van een meer structurele menging van functies waarbij óf de begane grondlaag in het geheel niet wordt bewoond óf het oppervlak dat gebruikt wordt voor bijvoorbeeld de detailhandelsfunctie, het hierboven weergegeven maximum overschrijdt. Voor deze percelen wordt in het bestemmingsplan een bestemming op maat gebruikt, te weten Woon- en detailhandelsdoeleinden (WD) of Woon- en kantoordoeleinden (WK). In één blok gestapelde woningen aan de Spoorlaan (nr. 1 t/m 66) is een maatschappelijke voorziening toegestaan.

Deze is op de kaart door middel van een nadere aanwijzing aangegeven. Ook het hospice aan het Rietveen heeft een nadere aanwijzing gekregen.

Bij bestaande vrijstaande of twee-onder-een-kapwoningen, bijvoorbeeld in de omgeving van het Kennedyplantsoen en de Vrijheidslaan, is ter bescherming van het ontstane wijkbeeld bepaald dat het aantal woningen per perceel niet meer mag bedragen dan het op het betreffende perceel ingetekende aantal stippen. Gestapelde woningen zijn met de aanduiding (g) aangegeven.

De bestemmingvlakken Woondoeleinden beslaan de (bestaande) hoofdgebouwen. Deze bestemmingsvlakken mogen volledig worden bebouwd. Aanvullende erfbouw (veelal bijgebouwen) zal grotendeels plaatsvinden op het zij- en achtererf, welke gronden als Erven zijn bestemd. De gronden voor de voorgevel van het hoofdgebouw zijn bestemd als Tuinen, alwaar in principe geen erfbouw is toegestaan.

Artikel 10 Erven

Door hantering van deze bestemming, in combinatie met de bestemming Tuinen, wordt uitbreiding van het hoofdgebouw en het realiseren van bijgebouwen mogelijk zolang deze bebouwing zich beperkt tot het zij- en achtererf (dus niet voor de voorgevel) en niet meer dan 50% van dit zij- en achtererf beslaat. Daarbij is de maximale gezamenlijke oppervlakte van deze erfbouw op 50 m² gesteld of 75 m² indien het aanwezige zij- en achtererf in totaal meer dan 250 m² bedraagt. Zodoende wordt voorkomen dat bijgebouwen van een zodanige omvang gebouwd kunnen worden dat gebruik ten behoeve van andere doeleinden dan wonen te aantrekkelijk wordt.

Artikel 11 Tuinen

De voortuinen behorende bij de woningen vallen niet onder een bestemming "Woondoeleinden", maar zijn apart als "Tuinen" bestemd. Reden hiervoor is dat het niet wenselijk wordt geacht om bebouwing voor de voorgevel van de woningen toe te staan. Een uitzondering is gemaakt voor al gerealiseerde gebouwen voor de voorgevel en wel door gebruik te maken van een nadere aanwijzing. Voor het overige zijn binnen de bestemmingen Tuinen enkel erfafscheidingen en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan tot een maximale hoogte van 1 m.

Artikel 12 Woon- en detailhandelsdoeleinden, Woon- en Kantoordoeleinden, Woon- en maatschappelijke doeleinden, Woon-, detailhandels- en horecadoeleinden en Woon-, kantoor- en maatschappelijke doeleinden

Binnen dit artikel zijn feitelijk vijf bestemmingen geregeld. Behalve woningen zijn bij deze bestemmingen ook detailhandel en dienstverlening, kantoordoeleinden, maatschappelijke doeleinden en/of horeca toegestaan. Deze bestemmingen zijn aldus gehanteerd op percelen waar deze functies in een gebouw samenkomen. De bestemming Woon- en maatschappelijke doeleinden is gebruikt voor de brandweerkazerne waarboven gewoond wordt.

Artikel 13 Kantoor- en Horecadoeleinden

Binnen dit artikel zijn twee bestemmingen geregeld. Middels deze bestemmingen zijn de in het plangebied voorkomende, zelfstandige kantoren geregeld. Het maximumoppervlak aan kantoorruimte mag per kantoor niet meer bedragen dan 500 m². Ook de aanwezige horecavoorzieningen, de snackbar aan de Lorentzstraat, de (voormalige) kiosk aan het Stationsplein en een partyservice annex lunchroom aan de Verzetstraat, zijn in dit artikel opgenomen. De algemene toelaatbaarheid van horecabedrijven is beperkt tot categorie 1 van de Staat van Horeca-activiteiten.

Artikel 14 Maatschappelijke doeleinden en Maatschappelijke horecadoeleinden

De scholen, de kerk, de medische voorzieningen en andere maatschappelijke voorzieningen in het plangebied hebben de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" gekregen. Daar waar in het plangebied gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen (trafo's) zijn gebouwd, hebben deze gronden een specifieke subbestemming (Mn) gekregen. Bovendien is een antenemast toegestaan die door middel van een nadere aanwijzing op de kaart is aangegeven. Ter plaatse van de subbestemming Mb is onder meer de huisvesting van ouderen mogelijk. Het dorps huis heeft de bestemming Maatschappelijke en horecadoeleinden gekregen.

Artikel 15 Bedrijfsdoeleinden

De in het plangebied aanwezige bedrijven zijn bestemd tot "Bedrijfsdoeleinden". De algemene toelaatbaarheid van bedrijven is beperkt tot categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De bestaande bedrijven uit een hogere categorie hebben een specifieke subbestemming gekregen. Er is een wijziging van het plan mogelijk in die zin dat subbestemmingen verwijderd mogen worden indien de bedrijfsvoering wordt beëindigd. Voor de locaties geldt dan de algemene toelaatbaarheid.

Vrijstelling van de beperking in algemene toelaatbaarheid is mogelijk als het bedrijven betreft die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen en indien een bedrijf door een milieuvriendelijke werkwijze minder hinder veroorzaakt dan op grond van de Staat van Bedrijfsactiviteiten verwacht mag worden. Voor het verlenen van vrijstelling is advies nodig van een milieudeskundige.

Artikel 17 Groenvoorzieningen

Binnen het plangebied zijn vooral de grote, aaneengesloten groengebieden bestemd tot "Groenvoorzieningen". Met name kan hierbij gedacht worden aan de centrale in noord-zuidlopende groenzone, de Ringvaart met dijklichamen en een aantal groengebieden tussen de woonbuurten. Behalve voor beplantingen, zijn deze gronden ook bestemd voor speelvoorzieningen en voet- en fietspaden. Parkeervoorzieningen zijn mogelijk via een vrijstelling.

Artikel 18 Verkeersdoeleinden

In het plangebied is onderscheid gemaakt in twee soorten wegen. De ontsluitingswegen aan de randen van het woongebied en de buurtontsluitingswegen die hiervan aftakken, hebben de bestemming "Verkeersdoeleinden" gekregen. Behalve voor verkeersvoorzieningen, zoals wegen en fiets- en voetpaden, zijn de betreffende gronden ook bestemd voor groenvoorzieningen. De verspreid in het plangebied voorkomende groengebiedjes langs wegen en fiets- en voetpaden die niet tot de hoofdgroenstructuur behoren, vallen namelijk ook onder de bestemming "Verkeersdoeleinden".

Onder deze bestemming valt ook de subbestemming Vp voor parkeren aan de Iersestraat.

Artikel 19 Verblijfsgebied

Naast de ontsluitingswegen komen in het plan veel woonstraten voor. Deze woonstraten hebben de bestemming "Verblijfsgebied" gekregen. Behalve voor ontsluiting dienen deze straten ook voor verblijf in samenhang met aangrenzende bestemmingen.

Omdat ook binnen de bestemming "Verblijfsgebied" kleine groengebiedjes voorkomen, zijn behalve wegen, fiets- en voetpaden ook groenvoorzieningen toegestaan. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor speelvoorzieningen.

In principe mogen er op de gronden met de bestemming "Verblijfsgebied" alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair en speelvoorzieningen, worden gebouwd.

Artikel 20 Spoorwegdoeleinden

De op een talud gelegen spoorlijn Rotterdam-Gouda heeft de bestemming "Spoorwegdoeleinden" gekregen. Behalve de spoorweg en het talud vallen onder deze bestemming ook de bermen en bermsloten. Tevens zijn geluidswallen of geluidsschermen toegestaan. Binnen de bestemming is een eventuele spoorverdubbeling in principe mogelijk. Door het opnemen van een subbestemming Sv is rekening gehouden met de onderdoorgang ten behoeve van verkeer ter plaatse van de Kerklaan en de langzaamverkeerstunnel naar Esse.

Gebouwen mogen alleen gebouwd worden ten behoeve van de bestemming Spoorwegdoeleinden.

6. Economische uitvoerbaarheid

37

Het bestemmingsplan is voor het grootste deel gerealiseerd. De locaties die middels procedures ex artikel 19 WRO ter hand zijn genomen, zijn in dat kader economisch uitvoerbaar bevonden. Onderstaand de locaties die in het kader van het voorliggend bestemmingsplan van belang zijn.

Van Beethovenlaan

Voor de Van Beethovenlaan wordt verwezen naar de separaat opgestelde exploitatieopzet van deze locatie.

Kruispunt, Middenmolensingel 14

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en HD Projectrealisatie B.V. is afgesproken dat de gemeente de grondexploitatie op zich neemt en HD Projectrealisatie B.V. de opstalexploitatie. De gemeente maakt de gronden, die in eigendom van de gemeente zijn, bouwrijp en richt de openbare ruimte in. HD Projectrealisatie B.V. houdt zich bezig met de opstalontwikkeling en ontwikkelt dus voor eigen rekening en risico de opstellen aan de Middenmolensingel.

Eventuele door de gemeente op grond van artikel 49 WRO te betalen planschadevergoedingen, zullen, indien en voor zover deze een gevolg zijn van de uitvoering van het project aan de Middenmolensingel voor rekening en risico zijn van de gemeente.

Wijzigingsbevoegdheid

De locatie benzinestation Van Weelde aan de Europalaan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze locatie komt dus mogelijk in de toekomst voor realisatie in aanmerking. De economische uitvoerbaarheid zal, indien gebruik wordt gemaakt van de betreffende wijzigingsbevoegdheid, in dat kader moeten worden onderzocht.

7. Inspraak en overleg

39

7.1. Inspraak ingevolge artikel 6a WRO

Het bestemmingsplan Dorrestein heeft reeds eerder een inspraakprocedure doorlopen en wel in mei/juni 1997. Gezien de sindsdien verstreken tijd en de wijzigingen in dit plan ten opzichte van de vorige versie, heeft het gemeentebestuur besloten tot een nieuwe inspraakronde ten aanzien van het geactualiseerde bestemmingsplan Dorrestein.

Ingevolge artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Inspraakverordening, is het nieuwe voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein vier weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn zijn inspraakreacties op het plan ingediend. Tevens is het plan tijdens een inspraakavond nader toegelicht.

Hieronder volgt een korte weergave van de ingediende inspraakreacties, voorzien van het gemeentelijke commentaar op deze reacties.

1. Ing. L.J. Janse
Paganinipad 11
2912 XK NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 18 oktober 2004
Betreft: Bouwvlak Paganinipad 11
Verzoek: Verruimen bouwvlak conform overige hoeksituaties.
Reactie: Het voorontwerpbestemmingsplan heeft voor hoeksituaties een kleine uitbreiding van de woonbestemming met daarnaast een tuinbestemming. In de meeste gevallen ligt de woonbestemming strak om de uitbreiding van de oorspronkelijke woning. Uitsluitend de ruimere kavels hebben een ruimere woonbestemming.

Commentaar gemeente:

Het verzoek tot verruiming wordt niet gehonoreerd.

2. S. Sijsma
Bosveen 42
2912 SJ NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 1 december 2004
Betreft: Eigendomsverandering Bosveen 42, 44 en 46
Verzoek: Het bestemmingsplan te wijzigen conform eerdere toezeggingen gemeente.
Reactie: In het voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein zijn de bestemmingsvlakken voor de percelen 42, 44 en 46 reeds verruimd ofwel gewijzigd door het opnemen van een tuin- en erfbestemming.

Commentaar gemeente:

Het voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein op dit punt niet aanpassen, daar al tegemoet wordt gekomen aan het verzoek.

**3. Van Oosten Partners
Asserstraat 11
2912 BA NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

- Brief:** 15 november 2004
Betreft: Uitbreiding drive-inwoningen Eykmanstraat 5 en 7
Verzoek: Bestemmingswijziging bouwhoogte. Een praatschets voor de uitbreiding is binnengekomen.
Reactie: De stedenbouwkundige heeft naar het verzoek gekeken en geoordeeld dat een extra bouwlaag mogelijk is, echter onder een aantal voorwaarden, afhankelijk van de ligging van de woning:
- terugliggend 1 m achter de oorspronkelijke voorgevel/achtergevel;
 - terugliggend 3 m achter de oorspronkelijke voorgevel/achtergevel en;
 - geen dakterras aan de voor/achterzijde;
 - voor de hoekwoningen geldt dat er 1 m uit de oorspronkelijke zijgevel moet worden gebouwd;
 - bij problemen met de trapopgang op de derde bouwlaag mag 0,3 m worden afgeweken van de onder de eerste twee punten genoemde maatvoeringen.

Commentaar gemeente:

Het voorontwerp wordt op dit punt aangepast.

**4. S. Kole
Kerkepad 11
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

- Brief:** 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: De reactie is gericht tegen het koopcentrum Dorrestein en omgeving. Het koopcentrum is in strijd met de door de raad vastgesteld randvoorwaarden, d.d. 28 oktober 2003. Het koopcentrum Dorrestein is in strijd met de hoofdgroenstructuur zoals in figuur 2. De reacties die door de omwonenden zijn ingebracht tegen het koopcentrum zijn niet in het bestemmingsplan terug te vinden. Ten aanzien van het parkeren wordt in de toelichting niet aangegeven of er wordt gewerkt met minimale of maximale normen conform de CROW-normering. Ook de bestemming "groenvoorzieningen" is te ruim, daar parkeren binnen deze bestemming is toegestaan.
Reactie: Met betrekking tot de zichtlijn van de Vogelaarsingel het volgende. De onduidelijkheid over de zichtlijn is ontstaan door het verschil in interpretatie over het begrip "Vogelaarsingel". Tijdens de informatie/inspraakavonden over het koopcentrum Dorrestein is dit ook onderwerp van gesprek geweest. De gemeentelijke interpretatie is dat met de Vogelaarsingel de singel of watergang wordt bedoeld. Deze doorzichtlocatie blijft in de nieuwe situatie gehandhaafd. Met betrekking tot de hoogte van de bebouwing het volgende. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals vastgesteld in de raadsvergadering van 28 oktober 2003, is een passage opgenomen over een hoogteaaccent op de hoek Burgemeester Vogelaarsingel/J.A. Beijerinkstraat. Bedoeld is altijd geweest op de zuidelijke vleugel van het koopcentrum een hoogteaaccent aan te brengen, dit vanwege de nabije ligging van de woningen aan de J.A. Beijerinkstraat. In de uitwerking van de randvoorwaarden door middel van de maquette, maar ook in de vele informatiebijeenkomsten is aandacht geweest voor het hoogteaaccent op deze zuidelijke vleugel. Telkenmale is er op gewezen dat het hoogteaaccent, hoewel in kennelijke afwijking van de stedenbouwkundige randvoorwaarden, op de zuidelijke vleugel de minste verstoring vormt voor zijn omgeving.

De figuur 2 in de plantoelichting van de hoofdstructuur geeft onder andere de hoofdgroenstructuur van de wijk Dorrestein schematisch weer. De hoofdgroenstructuur is mede gerelateerd aan de hoofdwatervindingen van de wijk. Deze watervindingen blijven. Het huidige groen langs de verschillende singels wordt enigszins aangepast ter hoogte van de locaties van het koopcentrum en het verzorgingscentrum. De structuur blijft. Wij zijn van mening dat de groenstructuur wijzigt maar wel gehandhaafd blijft.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft op de plankaart het koopcentrum conform het laatste (gepresenteerde) ontwerpplan opgenomen. Inmiddels is de bouwvergunning voor het koopcentrum verleend. Over de wijze waarop de reacties zijn verwerkt ten aanzien van de gepresenteerde ontwerpplannen voor het koopcentrum hoort niet thuis binnen het bestemmingsplan.

Voor het koopcentrum Dorrestein is een parkeerbalans opgesteld. Deze zal in de plantoelichting worden opgenomen. Voor de woningen is uitgegaan van 1,5 parkeerplaats per woning en 0,3 parkeerplaats voor de bezoekers. Voor de winkels is een parkeernorm van 2,5 parkeerplaats per 100 m² bvo opgenomen. Ten opzichte van de bestaande situatie worden er verschillende parkeerplaatsen extra gerealiseerd. Ook langs de Burg. Vogelaarsingel worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Tijdens de inspraakavond van het voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein is door de verkeerskundige van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel een korte uiteenzetting gegeven met welke parkeernormen voor het verzorgingshuis Chrysanthemum wordt gewerkt. Voor de dure koopwoningen wordt uitgegaan van 1,6 pp/woning, de sociale huur- en koopwoningen 1 pp/woning, voor de zorg 0,7 pp/woning, voor de verpleging 0,42 pp/woning, voor de extra murale zorg en wijkgerichte functie 3 pp/100 m² en voor de peuterspeelzaal 0,7 pp/arbeidsplaats. In totaal zullen er 138 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

De bestemming groenvoorzieningen laat de mogelijkheid tot het aanleggen van parkeerplaatsen toe. Met name bij de herinrichting van gebieden kan dan makkelijker op de ruimtelijke behoefte worden ingespeeld. De woordkeuze groenvoorzieningen geeft al aan dat het primair om de aanwezigheid van groen gaat. Parkeervoorzieningen zijn opgenomen, omdat de verkeersvoorzieningen vaak sterk zijn verweven met groenvoorzieningen. Met name de voet-/fietspaden en enkele parkeervoorzieningen maken dan ook onderdeel uit van bepaalde groenstroken.

Gelet op de toenemende parkeerdruk in woonwijken is een verruiming van de groenbestemming ten behoeve van het parkeren wenselijk.

Commentaar gemeente:

De reacties tegen het voorontwerpbestemmingsplan niet verwerken in het ontwerp, met uitzondering van het planvoorschrift "groenvoorzieningen".

Het planvoorschrift zal tekstueel enigszins worden aangepast, waarbij de aanleg van parkeervoorzieningen niet rechtstreeks, maar via een vrijstelling mogelijk wordt gemaakt.

5. **T. Bogaard**
Burg. Vogelaarsingel 1
2912 BB NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 6 november 2004
 Mede namens: P. Korteland, Burg. Vogelaarsingel 2
 C.J. Smit, Burg. Vogelaarsingel 4
 G. van Hulst, Burg. Vogelaarsingel 5
 T. Verheij, Burg. Vogelaarsingel 6
 J. Crae, Burg. Vogelaarsingel 3
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie onder verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

6. **L. Aantjes**
Kerkepad 13
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

10. **P. den Besten**
Kerkepad 17
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

11. **J. Bakker**
Kerkepad 19
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

12. **A. van Herk**
Kerkepad 35
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

**13. H. Brumolt
Kerkepad 47
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

**14. Th. J. Carlier
Kerkepad 53
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

**15. P. van Wieringen
Kerkepad 61
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

**16. D. Baas Maasland
Kerkepad 63
2912 XG NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 6 november 2004
Betreft: Koopcentrum Dorrestein
Verzoek: Zie verzoek onder punt 4.
Reactie: Zie gemeentelijke reactie onder punt 4.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 4.

**17. Fam. H. van Gelderen
Vrijheidslaan 28
2912 EB NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 4 november 2004
Betreft: Voormalig benzinstation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.
Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen. De wijzigingsbevoegdheid pas opnemen indien overleg met alle eigenaren heeft plaatsgevonden.
Reactie: Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben er wederom verschillende gesprekken met de heer Van Weelde plaatsgevonden inzake het voormalige tankstation en de aangrenzende eigendommen. Overeengekomen is te gaan voor een wijzigingsbevoegdheid waarbij op de oude benzinelocatie een twee-onder-een-kapwoning mogelijk wordt gemaakt en te onderzoeken of een wijzigingsbevoegdheid voor de perce-

len Vrijheidslaan 36, 38, 40 en 42 waar twee twee-onder-een-kapwoningen mogelijk is. De heer Van Weelde heeft altijd duidelijk gemaakt dat de woning op nr. 40 te zijner tijd in zijn bezit zal komen. Uit uw reactie kunnen wij vernemen dat uw relatie met de heer Van Weelde inmiddels van dien aard is dat het de vraag is of de heer Van Weelde ooit het pand en perceel zou kunnen verwerven binnen een bestemmingsplanperiode (10 jaar). Gelet op dit feit is het de vraag of een wijzigingsbevoegdheid aldaar dan wel wenselijk is of liever realistisch is. Een wijzigingsbevoegdheid op uw perceel en de aangrenzende percelen op de nrs. 36, 38 en 42 wordt dan ook niet in het ontwerp opgenomen.

Commentaar gemeente:

De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex op de locatie van het voormalige benzinestation en de aangrenzende percelen komt te vervallen. Een nieuwe wijzigingsbevoegdheid is uitsluitend opgenomen voor het perceel waar het voormalige benzinestation was gevestigd, kadastraal bekend onder gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel sectie A, nr. 7105. Deze wijziging maakt het mogelijk ter plaatse een twee-onder-een-kapwoning te realiseren.

**18. C. Groen
J.F. Kennedyplantsoen 6
2912 AD NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 5 november 2004
Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.
Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.
Reactie: Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben er wederom verschillende gesprekken met de heer Van Weelde plaatsgevonden inzake het voormalige tankstation en de aangrenzende eigendommen. Overeengekomen is te gaan voor een wijzigingsbevoegdheid waarbij op de oude benzinelocatie een twee-onder-een-kapwoning mogelijk wordt gemaakt en te onderzoeken of een wijzigingsbevoegdheid voor de percelen Vrijheidslaan 36, 38, 40 en 42 waar twee twee-onder-een-kapwoningen mogelijk is. De heer Van Weelde heeft altijd duidelijk gemaakt dat de woning op nr. 40 te zijner tijd in zijn bezit zal komen. Uit een andere inspraakreactie kunnen wij opmaken de heer Van Weelde het pand en perceel op nr. 40, mogelijk niet binnen een bestemmingsplanperiode (10 jaar) zou kunnen verwerven. Gelet op dit feit is het de vraag of een wijzigingsbevoegdheid aldaar realistisch is. Er wordt uitsluitend een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de locatie van het voormalige benzinestation. De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk een twee-onder-een-kapwoning te realiseren.

Commentaar gemeente:

De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex op de locatie van het voormalige benzinestation en de aangrenzende percelen komt te vervallen. Uitsluitend wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het perceel waar het voormalige benzinestation was gevestigd, kadastraal bekend onder gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel sectie A, nr. 7105. Deze wijziging maakt het mogelijk ter plaatse een twee-onder-een-kapwoning te realiseren.

**19. A.A. Lekkerkerker
Hoofdweg-zuid 2
2912 ED NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 3 november 2004
Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.
Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.

Reactie: Zie onze reactie onder punt 18.

Commentaar gemeente:

Zie actie gemeente onder punt 18.

**20. Drs. J. Peters
Vrijheidlaan 34
2912 EB NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 1 november 2004

Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.

Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.

Reactie: Zie onze reactie onder punt 18.

Commentaar gemeente:

Zie actie gemeente onder punt 18.

**21. H.C. van Soest
J.F. Kennedyplantsoen 8
2912 AD NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 1 november 2004

Betreft: Kaartblad loopt vooruit op feitelijke situatie.
De erfbestemming voor het gebied tussen Vrijheidslaan – Mr. P.D. Kleijlaan – Prins Alexanderlaan – Europalaan niet verruimen.
Het voormalige benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.

Verzoek: De oorspronkelijke erfbestemming voor het gebied tussen de Vrijheidslaan – Mr. P.D. Kleijlaan – Prins Alexanderlaan – Europalaan te handhaven vanwege het parkachtige karakter.
De wijzigingsbevoegdheid van het voormalige benzinestation te schrappen.

Reactie: Met betrekking tot de garages op het perceel Vrijheidslaan 32 het volgende. Het bestemmingsplan is slechts nog in een voorontwerpbestemmingsplan en kent geen enkele formele status. Tevens heeft de kadastrale ondergrond geen enkele juridische status. De enige juridische status van een goedgekeurd bestemmingsplan zijn de bestemmingsplanvoorschriften die weer op de bestemmingsplankaart zijn terug te vinden.

Door dat het aantal vergunningsvrije bouwwerken (Woningwet) verder is verruimd, ontstaat er de mogelijkheid op achtererven vergunningsvrij te bouwen. De garantie van het groene karakter binnen het gebied Vrijheidslaan-Mr. P.D. Kleijlaan-Prins Alexanderlaan-Europalaan kan dus door een bestemmingsplan niet worden gewaarborgd. Om het groene karakter zoveel mogelijk te kunnen waarborgen is de enige mogelijkheid een private overeenkomst tussen de bewuste bewoners af te sluiten. Mede gelet op de grootte van de percelen alsmede de gewijzigde erfbestemming zal de impact op de huidige ruimtelijke kwaliteit van dit buurtje gering zijn.

Ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid het volgende. Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben er wederom verschillende gesprekken met de heer Van Weelde plaatsgevonden inzake het voormalige tankstation en de aangrenzende eigendommen. Overeengekomen is te gaan voor een wijzigingsbevoegdheid waarbij op de oude locatie van het benzinestation een twee-onder-een-kapwoning mogelijk wordt gemaakt en te onderzoeken of een wijzigingsbevoegdheid voor de percelen Vrijheidslaan 36, 38, 40 en 42 waar twee twee-onder-een-kapwoningen mogelijk is. De heer Van Weelde heeft altijd duidelijk gemaakt dat de woning op nr. 40 te zijner tijd in zijn bezit zal komen. Uit een andere inspraakreactie hebben wij kunnen vernemen de heer Van Weelde

het pand en perceel niet binnen een bestemmingsplanperiode zou kunnen verwerven. Gelet op dit feit wordt geen wijzigingsbevoegdheid voor dit gebied opgenomen. Er wordt uitsluitend een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de locatie van het voormalige benzinestation. De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk een twee-onder-een-kapwoning te realiseren.

Commentaar gemeente:

De erfbestemming voor de buurt rondom het J.F. Kennedyplantsoen wordt niet aangepast, noch de kadastrale ondergrond wordt aangepast.

De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex op de voormalige locatie van het benzinestation en de aangrenzende percelen komt te vervallen. Uitsluitend wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het perceel waar het voormalige benzinestation was gevestigd, kadastraal bekend onder gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel sectie A, nr. 7105. Deze wijziging maakt het mogelijk ter plaatse een twee-onder-een-kapwoning te realiseren.

**22. P. Tuinman
Vrijheidslaan 49
2912 EA NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 1 november 2004

Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.

Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.

Reactie: Zie onze reactie onder punt 18.

Commentaar gemeente:

Zie actie gemeente onder punt 18.

**23. P. Schipper en H. van der Hoeven
Kennedyplantsoen 5
2912 AD NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 4 november 2004

Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.

Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.

Reactie: Zie onze reactie onder punt 18.

Commentaar gemeente:

Zie actie gemeente onder punt 18.

**24. M. van Dalen
Vrijheidslaan 53
2912 EA NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL**

Brief: 5 november 2004

Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.

Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.

Reactie: Zie onze reactie onder punt 18.

Commentaar gemeente:

Zie actie gemeente onder punt 18.

25. **A. v.d. Hoeven**
Vrijheidslaan 38
2912 EA NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: Ontvangen d.d. 5 november 2004
Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid.
Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.
Reactie: Zie onze reactie onder punt 18.
Commentaar gemeente:
 Zie actie gemeente onder punt 18.

26. **O. Visser**
J.F. Kennedyplantsoen 7
2912 AD NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Brief: 5 november 2004
Betreft: Voormalig benzinestation langs de Europalaan, de wijzigingsbevoegdheid en de bouw van een garage Vrijheidslaan 32 en de verruiming van de groenbestemming.
Verzoek: De wijzigingsbevoegdheid voor een appartementencomplex te schrappen.
Reactie: Ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid het volgende. Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben er wederom verschillende gesprekken met de heer Van Weelde plaatsgevonden inzake het voormalige tankstation en de aangrenzende eigendommen. Overeengekomen is te gaan voor een wijzigingsbevoegdheid waarbij op de oude benzinelocatie een twee-onder-een-kapwoning mogelijk wordt gemaakt en een wijzigingsbevoegdheid voor de percelen Vrijheidslaan 36, 38, 40 en 42 waar twee twee-onder-een-kapwoningen mogelijk worden gemaakt. De heer Van Weelde heeft altijd duidelijk gemaakt dat de woning op nr. 40 te zijner tijd in zijn bezit zal komen. Uit een andere inspraakreactie hebben wij kunnen opmaken dat de heer Van Weelde het pand en perceel op Vrijheidslaan nr. 40 niet binnen een bestemmingsplanperiode (10 jaar) zou kunnen verwerven. Gelet op dit feit is het de vraag of een wijzigingsbevoegdheid aldaar realistisch is. Een wijzigingsbevoegdheid wordt dan ook uitsluitend opgenomen voor de locatie van het voormalige benzinestation. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk een twee-onder-een-kapwoning te realiseren. Ondanks de verschillende inbreidingslocaties wordt getracht het huidige openbare groen zoveel mogelijk te respecteren en in stand te houden. Met betrekking tot de garages op het perceel Vrijheidslaan 32 het volgende. Het bestemmingsplan is slechts nog in een voorontwerpbestemmingsplanfase en kent geen enkele formele status. Tevens heeft de kadastrale ondergrond geen enkele juridische status. De enige juridische status van een goedgekeurd en in werking getreden bestemmingsplan zijn de bestemmingsplanvoorschriften die weer op de bestemmingsplankaart zijn terug te vinden.

Commentaar gemeente:
 Zie het commentaar onder punt 4 en punt 18.

7.2. Overleg ingevolge artikel 10 Bro

Over het voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein is ook overleg gevoerd met diverse instanties. Dit in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. De volgende overlegreacties zijn binnengekomen (zie ook bijlage 4).

1. Kamer van Koophandel Rotterdam
Kantoor Rotterdam
Postbus 450
3000 AL ROTTERDAM

Brief: 23 december 2004
Betreft: Ontsluiting Dorrestein en de toelaatbaarheid van bedrijven.
Verzoek: De huidige onderdoorgang onder het spoor ook toegankelijk maken voor autoverkeer in de toekomst. Hierover een mededeling doen in de plantoelichting. De bedrijfsbestemming niet te veel inperken, omdat de moderne werkwijzen van bedrijven zorgt voor minder milieuhinder. Bij nieuwe bedrijfsvestiging een ruimer toelatingsbeleid voeren.
Reactie: Aandacht voor de parkeervoorzieningen rond het nieuwe koopcentrum. Het openstellen van de onderdoorgang onder het spoor voor gemotoriseerd verkeer, is afgewezen door de gemeente. Deze plannen zullen dan ook niet in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan en het voorliggende bestemmingsplan worden opgenomen.

Met betrekking tot de bedrijvigheid het volgende. Een enkel bedrijf welke valt binnen een hogere milieucategorie is nog in de woonwijk Dorrestein gevestigd. Het is ver van ideaal dat dergelijke bedrijven hier zijn gevestigd. Het betreffen bedrijven met een geringe oppervlakte aan bedrijfsterrein. Gelet op de milieucategorie, de afstand tot de woonbebouwing, de woonomgeving is de vestiging van een dergelijk bedrijf uit ruimtelijk oogpunt niet echt wenselijk. De bestaande bedrijven mogen binnen geldende bestemmingsplan hun bedrijfsvoering blijven uitoefenen. Een geringe uitbreiding ten behoeve van een doelmatige bedrijfsvoering wordt door het nieuwe bestemmingsplan niet belemmerd. In een nieuwe situatie is het ruimtelijke gezien ondenkbaar dat een dergelijk bedrijf zich binnen een woonwijk zal vestigen. Bij nieuwvestiging gaat de voorkeur uit naar een bedrijf uit een lagere milieucategorie. Een terughoudende toelatingsbeleid is dan ook zeer wenselijk.

Voor de parkeernorm van het winkelcentrum geldt de landelijke parkeernorm van het CROW.

Commentaar gemeente:

Ten aanzien van de bedrijfsbestemming zal geen verruiming worden meegenomen. Voor het parkeren rondom het centrum is reeds rekening gehouden. De meest recente CROW-norm is opgenomen.

2. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Postbus 4059
3006 AB ROTTERDAM

Brief: 22 december 2004
Betreft: Ontbreken van een aparte aanduiding voor hoofdwatgangen en de aanduiding op de plankaart voor de primaire waterkering.
Verzoek: Een aparte aanduiding opnemen voor de hoofdwatgangen en een bouwverbod opnemen in artikel 21, de bestemming "water". De primaire waterkering opnemen conform bijgevoegde tekening.

Reactie: Een aanduiding voor de hoofdwatgangen wordt opgenomen zowel op de plankkaart als in het planvoorschrift. Dit geldt ook voor het bouwverbod dat in artikel 21, de bestemming "water", moet worden opgenomen.
Ten aanzien van de primaire waterkering het volgende. De plangrens van het bestemmingsplan Dorrestein loopt bij de ringvaart in het midden van de ringvaart. Dit is de reden dat de primaire waterkering niet conform uw tekening is overgenomen. Ter plaatse van het aquaduct heeft u gelijk dat de primaire waterkering niet is opgenomen.

Commentaar gemeente:

Uw reactie zal worden overgenomen. Ten aanzien van de keurzone alleen ter plaatse van het aquaduct zal deze zone worden opgenomen, omdat deze ontbreekt.

**3. Milieudienst Midden-Holland
Postbus 45
2800 AA Gouda**

Brief: 15 december 2004

Betreft: Adviseren akoestisch onderzoek te verrichten voor het jaar 2015 en het wijzen op ontbreken van de geluidscontour langs het spoor.
Ontbreken van de paragraaf externe veiligheid en de paragraaf voor het LPG-tankstation moet nog worden gescreend.
Het ontbreken van een grafisch overzicht van de bodemkwaliteit.
Ook de paragraaf Luchtkwaliteit dient nader te worden bekeken.

Verzoek: Adviseert milieuonderzoeken als bijlagen toe te voegen en de verschillende milieuonderdelen te actualiseren. Expliciet aandacht geven aan de leefomgevingskwaliteit van de woonwijk, omdat in het kader van het revitaliseren van de wijk ISV-subsidie is verkregen.

Reactie: Wordt nader bekeken en indien noodzakelijk aangevuld.

**4. Nederlandse Spoorwegen
Bedrijfs- en Productontwikkeling
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT**

Brief: 10 december 2004

Reactie: Geen opmerkingen.

**5. Rijksdienst voor de Monumenten
Postbus 1001
3700 BA ZEIST**

Brief: 19 november 2004

Reactie: Geen opmerkingen.

**6. Rijkswaterstaat
Directie Zuid-Holland
Postbus 556
3000 AN ROTTERDAM**

Brief: 19 november 2004

Reactie: Geen opmerkingen.

**7. PPC, provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG**

Brief: 11 februari 2005

Verzoek: Geluidhinder

Geen algemene ontheffing wegverkeerslawaai tot 55 dB(A) aangevraagd.

Reactie: In de plantoelichting wordt aangegeven dat een algemene ontheffing wegverkeerslawaai tot 55 dB(A) is aangevraagd. De G1-opmerking is niet in de tekst van de plantoelichting terug te vinden. De PPC doelt mogelijk op de alinea: "*Voor nieuwe situaties waarin een hogere geluidsbelasting optreedt dan de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) is vereist dat het college van Gedeputeerde Staten een Verzoek tot vaststelling van een hogere waarde heeft gehonoreerd voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Indien echter op grond van een geluidsniveaukaart een algemene vrijstelling tot 55 dB(A) is verleend, is voor "nieuwe situaties" met een geluidsbelasting tussen de 50 dB(A) en 55 dB(A) geen "Verzoek hogere waardeprocedure" meer vereist.*"

Commentaar gemeente:

De constatering van de provincie is niet correct er staat dat alleen geen verzoek hogere grenswaarde hoeft te worden gevoerd indien een algemene vrijstelling tot 55 dB(A) is verleend.

Uiteraard wordt voor de nieuwe ontwikkelingslocaties indien deze zijn gelegen binnen een geluidscontour een verzoek hogere grenswaarde aangevraagd. Zo is voor het appartementencomplex gelegen langs het spoor en de Batavierlaan nabij het station een verzoek hogere grenswaarde gevoerd voor het wegverkeer Kerklaan/Batavierlaan 56 dB(A) en het spoortraject 600 Rotterdam-Utrecht. Bij besluit van GS met kenmerk DGWM/2005/5282A verzonden 11 april 2005 zijn de hogere grenswaarden verleend.

Verzoek: Staat van Bedrijfsactiviteiten

Ontbreken van een motivatie waarom de bedrijfsactiviteiten op grond van de publicaties van VROM lager worden ingeschaald dan de VNG-lijst.

Artikel 15 van de planvoorschriften, de wijzigingsbevoegdheid is te ruim en te algemeen, zodat een niet gewenste ontwikkeling binnen deze bestemming in de woonwijk alsnog mogelijk wordt gemaakt.

Reactie: In de toelichting zal de motivatie over de lagere inschaling duidelijker worden opgenomen, dan wel de inschaling zal worden gewijzigd.

Ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid zal deze nog worden aangevuld met de toevoeging welke bedrijven binnen de lagere categorie-indeling absoluut niet wenselijk zijn.

Commentaar gemeente:

Toelichting en planvoorschriften op dit punt aanpassen.

Verzoek: Staat van Horeca-activiteiten

Ontbreken van een motivatie waarom de horeca-activiteiten op grond van de publicaties van VROM lager worden ingeschaald dan de VNG-lijst.

Reactie: In de toelichting zal de motivatie over de lagere inschaling duidelijker worden opgenomen. Echter is binnen de bestemming waar horecadoeleinden zijn toegestaan uitsluitend horecabedrijven toelaatbaar die voorkomen in categorie 1 van de Staat van Horeca-activiteiten.

Commentaar gemeente:

Toelichting en planvoorschriften op dit punt aanpassen.

Verzoek: Water

Meer aandacht besteden aan provinciaal waterbeleid en het beleid van de waterbeheerders.

In waterparagraaf vermelden inundatierisico in geval van doorbraak van een boezemkade en de veiligheidsnormen voor de boezemkade.

Uitbreiding van het oppervlaktewater is niet in waterparagraaf uitgewerkt.

Reactie: Verder zal in de waterparagraaf meer aandacht aan het provinciale beleid en het beleid van de waterbeheerder worden besteed. Ook zal meer worden vermeld over het inundatierisico en veiligheidsnormen voor de boezemkade. Het reserveren van een strook voor kadeverbetering langs de Ringvaart wordt besproken met het Hoogheemraadschap.

De reden waarom de uitbreiding van de oppervlakte niet in de waterparagraaf is uitgewerkt komt omdat het Hoogheemraadschap geen eisen stelt ten aanzien van een dergelijke oppervlakte aan bebouwing. Een soort van checklist kan worden doorlopen met de volgende vragen.

- Is er sprake van ligging boven/op of vlak langs een watergang of waterkering?
- Is er sprake van een toename van verhard oppervlak van meer dan 10.000 m²?
- Is er sprake van een lozing van bemalingswater op oppervlaktewater of (bij een eventuele bodemsanering) van grondwater op oppervlaktewater of rioleering?

Indien de vragen met nee kunnen worden beantwoord kan de waterparagraaf beperkt blijven, aldus het Hoogheemraadschap.

Commentaar gemeente:

Na overleg met de waterbeheerders zal de plantoelichting en planvoorschriften, indien noodzakelijk, op dit punt worden verbeterd.

Bijlage 1. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

1

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze bijlage geeft in algemene zin inzicht in doel, achtergronden en algemene beleidslijnen voor de toepassing hiervan. De specifieke toepassing in het onderhavige plan wordt toegelicht in de hoofdtekst van deze plantoelichting.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor lokale en regionale bedrijventerreinen al dan niet in combinatie met verspreid gesitueerde bedrijfsbestemmingen (en dus in mindere mate voor grootschalige industrieterreinen met zware industrie). Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "Lijst van bedrijfstypen").

In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen is de Lijst van bedrijfstypen van de VNG (hierna: VNG-lijst) op de volgende punten nader verfijnd en aangevuld:

- De basiszoneringslijst van de VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.
- In de VNG-lijst zijn de 10 richtafstanden ondergebracht in 6 categorieën. Met name voor de categorieën 3 en 4 blijkt dit in de praktijk op lokale en regionale bedrijventerreinen vaak onhandig te zijn. Er moet dan zonder nadere noodzaak altijd worden uitgegaan van de grootste afstand binnen deze categorie. Om een meer gedifferentieerde milieuzonering mogelijk te maken zijn de categorieën 3 en 4 – overeenkomstig de richtafstanden van de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie – onderverdeeld in 2 subcategorieën (categorieën 3.1 en 3.2 respectievelijk 4.1 en 4.2). Hierdoor wordt meer duidelijkheid gegeven over de aan te houden richtafstanden.
- De VNG-lijst gaat in het algemeen uit van relatief grote bedrijven en houdt daardoor weinig rekening met de specifieke situatie van kleinere en daardoor veelal minder hinderlijke bedrijven die veelvuldig op lokale bedrijventerreinen, in dorpskernen en dergelijke voorkomen. De praktijk leert dat deze kleinere bedrijven, uitgaande van de Lijst van bedrijfstypen, zonder milieuredenen zouden worden uitgesloten van de vestiging op dergelijke locaties; of dat ten behoeve van de vestiging onnodige vrijstellingsprocedures zouden moeten worden doorlopen. Voor de meest voorkomende bedrijfstypen is daarom in deze Staat, op ba-

sis van andere literatuurbronnen en praktijkervaringen, een nadere differentiatie naar bedrijfsgrootte toegepast¹⁾. Deze differentiatie is conform de VNG-systematiek: ook in de basiszoneringslijst komt differentiatie naar bedrijfsgrootte voor. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is deze differentiatie alleen voor meerdere bedrijfsactiviteiten toegepast.

- Incidenteel komt ook het tegenovergestelde voor, namelijk dat de feitelijke hinder/richtafstand bij specifieke activiteiten groter is dan de Lijst van bedrijfstypen aangeeft. Voor de betreffende bedrijven is de categorie-indeling op grond van veelvuldige praktijkervaringen²⁾ aangepast.
- Ter verduidelijking van de informatie in de VNG-lijst zijn de "geluidshinderlijke inrichtingen", zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder, ondergebracht in afzonderlijke categorieën (categorieën 4.1A tot en met 6A). Dit om voor iedereen duidelijk te maken welke activiteiten alleen op terreinen met een vastgestelde geluidszone zijn toegestaan. Daarmee wordt voorkomen dat bedrijven, burgers en handhavers twee afzonderlijke lijsten moeten raadplegen. Als bronnen hiervoor zijn de Lijst van bedrijfstypen en het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer gehanteerd.
- In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven welke milieuaspecten (mede) maatgevend zijn voor de categorie-indeling.

Algemeen beleid voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De hier gebruikte Staat deelt de bedrijfsactiviteiten conform de VNG-publicatie in 6 gewone categorieën in. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie. Binnen de categorieën 3 en 4 zijn elk twee subcategorieën onderscheiden.

De richtafstanden en de indices voor de verkeersaantrekkende werking uit de VNG-publicatie kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- | | |
|--------------|--|
| categorie 1: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn in woonwijken. |
| categorie 2: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m. |
| categorie 3: | <p>bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · subcategorie 3.1: gescheiden door een weg of een groenstrook (afstandsindicatie 50 m); · subcategorie 3.2: gescheiden door een andere niet of weinig gevoelige functie (afstandsindicatie 100 m). |
| categorie 4: | <p>bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> · subcategorie 4.1: afstandsindicatie 200 m; · subcategorie 4.2: afstandsindicatie 300 m. |

-
- 1) Het gaat daarbij vooral om kleinere aannemingsbedrijven, timmer- en constructiewerkplaatsen, transportbedrijven en handelsbedrijven. Voor de aangepaste inschaling zijn de volgende bronnen gebruikt: Publicaties van het Ministerie van VROM over geluidsproductie en richtafstanden van bedrijven en installaties, AmvB's op basis van de Wet milieubeheer, planologische kengetallen, Inspectiewijzer Milieuhygiëne en het oordeel van ervaringsdeskundigen. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de situering van kleinere aannemingsbedrijven naast woningen in gemengd gebied geen problemen opleveren vanuit milieuoogpunt: in zowel kleinere als grotere gemeenten in Nederland komt deze situatie veelvuldig voor zonder dat er milieuknelpunten zijn. In alle gevallen waarbij de VNG-lijst is verijnd of bewerkt, is de ruimtelijk relevante hinder als doorslaggevende factor gehanteerd.
 - 2) Zo heeft de praktijk bijvoorbeeld geleerd dat transportbedrijven waar vrachtauto's met draaiende koelinstallaties worden gestald (aanzienlijk) meer hinder kunnen veroorzaken dan de VNG-lijst vermeldt. Hetzelfde geldt voor grootschalige loonbedrijven.

categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed, op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (afstandsindicaties van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1.000 m, categorie 6: 1.500 m).

De bedrijfsactiviteiten uit categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A hebben betrekking op de "geluidshinderlijke inrichtingen" zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder jo. artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Wat de mate van hinder en gewenste afstand betreft, komen zij overeen met de categorieën 4.1/4.2, 5 en 6, maar zij zijn alleen toelaatbaar indien rond het betreffende terrein een geluidszone ex artikel 41 of 53 van de Wet geluidhinder is vastgesteld. Indien geen zone is vastgesteld, wordt vestiging van de geluidshinderlijke inrichtingen overigens voor alle zekerheid ook in de doeleindenomschrijving van de betreffende bestemming uitgesloten, tenzij volgens de doeleindenomschrijving geen bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.1 en hoger zijn toegestaan.

Globale beleidslijn voor afwijkende gebiedstypen

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan (behalve voor categorie 2) uit van zonering ten opzichte van een "rustige woonwijk". Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan, indien nodig, voor andere omgevingstypen worden afgeweken van de richtafstanden. Daarbij is van belang te constateren dat de VNG-lijst richtafstanden zijn; door hiervan uit te gaan kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke knelpunten voor alle milieuaspecten, door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuspoor, ook bij kleinere afstanden kan worden voorkomen.

Bij de toepassing van dit principe met gebruikmaking van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:

- leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);
- de richtafstanden worden met het oog op een praktisch hanteerbare werkwijze voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd of verhoogd.

In de onderstaande tabel worden de meest voorkomende gebiedstypen omschreven waar een afwijking van de richtafstanden veelal gewenst of noodzakelijk is¹⁾. De tabel geeft echter alleen een richtsnoer. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Per plan moeten de noodzaak/wenselijkheid van afwijking en de aanpak in de plantoelichting nader worden beoordeeld en gemotiveerd.

gebiedstype	toegestane afwijking	motivering
1a. gebied waar functiemenging wordt nagestreefd (bijv. nieuw woongebied met toevoeging van bedrijvigheid)	verlaging richtafstanden met 1 afstandsstap	kortere afstand is aanvaardbaar in het belang van functiemenging (levendigheid, handhaving bestaande woningen)
1b. verspreid gesitueerde woningen in een gebied met functiemenging en/of op locaties met andere verstoringsbronnen (bijv. gesitueerd langs drukke wegen)	idem	er is al sprake van een verhoogd hinderniveau
2. verstoringsgevoelig natuurgebied/stiltegebied ★)	verhoging richtafstanden met 1 afstandsstap	voor stiltegebieden en (zeer) verstoringsgevoelige natuurgebieden, geldt in beginsel een strengere norm voor geluid (40 dB(A)) dan voor een rustig woongebied (45 dB(A))

★) Voor stiltegebieden kunnen daarnaast nog aanvullende specifieke eisen gelden vanuit provinciaal beleid.

1) Het betreft hier een algemeen overzicht van relevante gebiedstypen. Dit behoeft dus niet te betekenen dat deze gebiedstypen in het onderhavige bestemmingsplan ook werkelijk voorkomen.

Bedrijfswoningen

Een specifiek geval van een afwijkend omgevingstype vormen daarnaast bedrijfswoningen op bedrijventerreinen. De vestiging van nieuwe bedrijfswoningen op bedrijventerreinen is in beginsel ongewenst, maar kan desgewenst worden toegestaan op terreinen/terreingedeelten waar slechts activiteiten uit maximaal categorie 2 zijn toegelaten. In uitzonderingsgevallen kunnen nieuwe bedrijfswoningen ook worden toegestaan op bestaande terreinen/terreingedeelten waar activiteiten uit maximaal categorie 3.1 zijn toegestaan en reeds bedrijfswoningen aanwezig zijn. Bij de milieuzonering van bedrijventerreinen ten opzichte van bestaande en/of nieuw te vestigen bedrijfswoningen, wordt voor het overige in beginsel uitgegaan van een verlaging van de richtafstanden met 1 afstandsstap. In bestaande situaties kunnen de richtafstanden ten opzichte van bedrijfswoningen in uitzonderingsgevallen op basis van een nadere motivering met 2 afstandstappen worden verlaagd.

Opzet van de Staat

De hier gebruikte Staat kent twee verschillende soorten categorie-indelingen (zie ook de inhoudsopgave):

- indeling op grond van bedrijfsactiviteiten (hoofdstuk I);
- indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen voor A-categorieën (hoofdstuk II).

In beginsel zijn beide indelingen van toepassing.

De indeling van hoofdstuk I is de belangrijkste. Hiervoor is, net als in de VNG-publicatie, gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993. In de praktijk kan het voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In beginsel geldt dan de hoogste categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen/-activiteiten duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft in de eerste plaats de afbakening van de A-categorieën. Daarnaast worden veel voorkomende kleinere bedrijven op grond van hun oppervlak of capaciteit apart ingedeeld. Dit oppervlak betreft de bij het bedrijf c.q. voor de betreffende bedrijfsactiviteit in gebruik zijnde gronden, ongeacht of de gronden bebouwd zijn of niet.

De indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II) is altijd gekoppeld aan de indeling volgens hoofdstuk I en is slechts in een beperkt aantal gevallen bepalend voor de uiteindelijke indeling van bedrijven. Het gaat hierbij om inrichtingen die vanwege een zeer groot vermogen onder de "geluidshinderlijke inrichtingen" (A-categorieën) vallen.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3)¹⁾. Bij de categorieën met een onderverdeling in subcategorieën wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste van de subcategorieën mogelijk is (dus van categorie 4 naar maximaal 3.1). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Voor de bedrijven uit de A-categorieën is alleen maar een vrijstelling mogelijk voor de indeling in een lagere A-categorie.

1) Volgens vaste jurisprudentie is het opnemen van een dergelijke vrijstellingsbevoegdheid zelfs verplicht.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer is aangetoond dat deze bedrijven wat milieubelasting betreft gelijk kunnen worden gesteld met de volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 2. Bedrijfsinventarisatie Dorrestein

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	S.B.I. code	categorie S.v.B.	algemene toe- laatbaarheid	opmerkingen/bijzonderheden /eventuele klachten	bestemmings- regeling
Europalaan/Hoofdweg	-	Shell tankstation Van Weelde	50.5	3.2	-		B(2) bsl
Kerklaan	60	Loodgietersbedrijf	45.3	2	2		B(2)
	64	Schildersbedrijf A.C. van Wingerden	45.4	2	2		B(2)
	68	Aannemersbedrijf G. Hoogerwaard	45.2	2	2		B(2)
Ir. Leemanstraat	-	G. Snoei, groente- en fruithandel	51.22	2	2		B(2)
J.A. Beijerinkstraat/ Verzetsstraat	16 40	Drukkerij Baas	22.2	2	2		B(2)
Pr. Alexanderlaan	38	van Reeuwijk, garagebedrijf/benzinestation	50.2/50.5	3.1	2		B(2)gbs
Schoolstraat	24	Van Wijngaarden, technisch installatiebedrijf	45.3	2	2		B(2)
	39	A. de Jong, electrotechnisch bureau	45.3	2	2		B(2)
Vrijheidslaan	37	Transportbedrijf K. de Graaff	63.1	3.2	2	tevens opslag van zand en grind	B(2)tzg
	51	Smederij Th.H. Berndszen	28.4	3.2	2		B(2)sm

Bijlage 3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

1

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. "lichte horeca": Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.

In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

1) Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
- 1b. overige lichte horeca: restaurants;
- 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.
2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 4. Overlegreacties

Kenmerk	Ontw. 19/10
Datum	19 okt 2004
Handtekening	4038
Handtekening	19/10

KAMER VAN KOOPHANDEL
ROTTERDAM

Gemeente Nieuwerkerk a/d IJssel
t.a.v. de heer drs. H.G. Lamberts, wethouder RO
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK AD IJSSEL

► KANTOOR ROTTERDAM
BLAAK 40
POSTBUS 450, 3000 AL ROTTERDAM
T (010) 402 77 77 F (010) 414 57 54

ONS KENMERK
ES-04.1240/AdS/mh

UW KENMERK

DATUM
18 oktober 2004

BETREFFENDE
bestemmingsplannen

BIJLAGEN

DOORKIESNUMMER
010 402 7647

► Geachte heer Lamberts,

Een belangrijke taak van de Kamer van Koophandel is overheidsadvisering en stimulering van de regionale economie. Op basis van onze deskundigheid becommentariëren wij, in overleg met het regionale bedrijfsleven, (regionale) overheidsplannen. Vanuit deze functie acht de kamer een goede betrokkenheid bij de ruimtelijke planvorming van de gemeenten in het kamergebied dan ook van groot belang. Uiteraard is het daarvoor noodzakelijk tijdig op de hoogte te zijn van (voorbereidingen voor) de herziening van bestaande bestemmingsplannen en de ontwerpen voor nieuwe bestemmingsplannen.

Het is ons gebleken dat de kamer niet alle (voor)ontwerpen voor bestemmingsplanherzieningen en nieuwe bestemmingsplannen ontvangt. Artikel 10 van het Besluit Ruimtelijke Ordening (BRO) gaat in op de mogelijkheid om externe organisaties te raadplegen over nieuwe bestemmingsplannen.

Verwijzend naar de inhoud van art.10 BRO verzoeken wij u bij deze vriendelijk ons de (voor)ontwerpen voor bestemmingsplanherzieningen en nieuwe bestemmingsplannen toe te zenden.

Wij stellen uw medewerking zeer op prijs.

Hoogachtend,


mr. P.W.F. Paijmans,
directeur Economische Stimulering.

GEMEENTE NIEUWERKERK A/D IJSSEL		
1) OM ADRES NAAM		
2) TER AANVAARDING	Ontw.	24/12
Ingek.	24 DEC. 2004	NR.: 6/38
3) TER AANVAARDING	AN	
-1.73		

27 DEC. 2004
KAMER VAN KOOPHANDEL
ROTTERDAM

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK A/D IJSSEL

► KANTOOR ROTTERDAM
BLAAK 40
POSTBUS 450, 3000 AL ROTTERDAM
T (010) 402 77 77 F (010) 414 57 54

ONS KENMERK

ES-04.1640/LH/jw

BETREFFENDE

Reactie voorontwerp
bestemmingsplan 'Dorrestein'

UW KENMERK

Ontw/04-4544

BIJLAGEN

DATUM

23 december 2004

DOORKIESNUMMER

010 - 402 7703

► Geacht College,

In antwoord op uw brief inzake het voorontwerp bestemmingsplan 'Dorrestein' van 5 oktober 2004 willen wij graag, na overleg met de OVN en VION, de volgende opmerkingen maken:

Ontsluiting Dorrestein

Op 11 november 2004 heeft er een discussiebijeenkomst plaatsgevonden over het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP). Tijdens deze bijeenkomst is onder andere gesproken over de ontsluiting van de Essezoom richting de wijk en het koopcentrum Dorrestein. Op dit moment is er een onderdoorgang onder het spoor, die uitsluitend toegankelijk is voor fietsers.

Om redenen van veiligheid (toegankelijkheid van de wijk voor de hulpdiensten), en om de kans op het weglekken van bestedingen naar bijvoorbeeld Capelle aan den IJssel te verkleinen, is het wellicht mogelijk in de toekomst deze onderdoorgang ook toegankelijk te maken voor andere vormen van verkeer. Wij adviseren u bovenstaande mogelijkheid op te nemen in de toelichting.

Toelaatbaarheid bedrijven

In het voorontwerp wordt vermeld dat er 4 bedrijven gevestigd zijn in het plangebied, die niet voldoen aan de geldende algemene toelaatbaarheid. U geeft aan dat deze bedrijven een speciale subbestemming krijgen, die een afwijking mogelijk maakt voor de huidige bedrijfsactiviteiten. 'Bij verplaatsing of bedrijfsbeëindiging kan zich dan alleen nog een gelijksoortig bedrijf vestigen, of een bedrijf dat past binnen het algemene toelatingsbeleid'.

Gezien de aard van het plangebied (voornamelijk wonen), achten wij bovenstaande beleidslijn in grote lijn acceptabel. Wel adviseren wij u, om de verkoopbaarheid van de betreffende ondernemingen en terreinen niet te beperken, bovenstaande beleidslijn iets aan te passen: Voor de categorie-indeling van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, die gebaseerd is op de in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering", wordt uitgegaan van de gemiddelde milieuhinder van bestaande bedrijfstypen. Aangezien bij een nieuw te vestigen bedrijf in het algemeen kan worden uitgegaan van moderne werkwijzen, met minder milieuhinder dan die welke in het verleden bij het desbetreffende bedrijfstype behoorde, kan bij een nieuwe bedrijfsvestiging een ruimer toelatingsbeleid worden gevoerd.

Wij adviseren in een dergelijk geval ook andere bedrijven toe te laten die behoren tot categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Tevens merken wij, wellicht ten overvloede, op dat ook voor de 4 uitzonderingsbedrijven de 'beperkte uitbreidingsmogelijkheden om de continuïteit te waarborgen' moeten gelden.

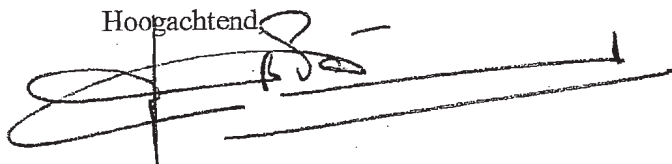
Laatstens willen wij uw bijzonder aandacht vragen voor de parkeervoorzieningen rond het nieuwe koopcentrum Dorrestein. Graag zouden wij zien dat, in overleg met de OVN, wordt gestreefd naar voldoende parkeergelegenheid rondom koopcentrum Dorrestein, zodat het koopcentrum kan functioneren als volwaardig winkelcentrum.

Een laatste opmerking van organisatorische aard: het postadres van de Kamer van Koophandel Rotterdam is:

Kamer van Koophandel Rotterdam
Postbus 450
3000 AL Rotterdam

Alle correspondentie naar de Kamer van Koophandel kan naar bovenstaand adres worden gestuurd.

Hoogachtend

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P.W.F. Paijmans', written over a horizontal line.

Mr. P.W.F. Paijmans
Directeur Economische Stimulering

Gemeente Nieuwerkerk a/d IJssel
de heer L.O. de Prieëlle
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK A/D IJSSEL

GEMEENTE NIEUWERKERK A/D IJSSEL	
1) OM ADVIES NAAR	
2) TER AFDOENING AAN	<i>M. de Prieëlle</i> 25/12
Ingek. 23 DEC. 2004	Nr.: <i>6107</i>
3) TER KENNIS	AAN
<i>-1.73</i>	

22 DEC. 2004

Ons kenmerk 2004.10843
Contactpersoon P.C. van der Brugge
Doorkiesnummer 010-4537345

Uw kenmerk
Bijlagen
Onderwerp

Ontw/04-4544 Datum
1
voorontwerp bestemmingsplan Dorrestein

Geachte heer De Prieëlle,

Oktober jl. zond u ons in het kader van artikel 10 Bro het voorontwerp bestemmingsplan Dorrestein. Het plan geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Alle watergangen hebben de bestemming 'water', maar een aparte aanduiding voor de hoofdwatgangen ontbreekt. Binnen een strook van 5 meter vanaf de insteek van de taluds van de hoofdwatgangen geldt op grond van de Keur een bouwverbod.

Wij verzoeken u de hoofdwatgangen op de plankaart aan te duiden. Een kaart met de hoofdwatgangen is bijgevoegd. Verder verzoeken wij u naar het bouwverbod te verwijzen in artikel 21 van de voorschriften. Dit laatste kan geschieden door in het artikel een vierde en vijfde lid op te nemen met dezelfde strekking als het vierde en vijfde lid van artikel 22. Een alternatief is het opnemen van een apart voorschrift voor hoofdwatgangen.

De waterkering is niet correct op de plankaart aangegeven, ondanks het feit dat wij bij de eerdere versie van het plan de exacte gegevens hebben aangeleverd. Op de plankaart ontbreekt de keurzone van de waterkering ter plekke van de Ringvaart en ter plekke van het aquaduct (zie bijlage). Wij verzoeken u nadrukkelijk de gehele keurzone van de waterkering aan te geven.

Hoogachtend,

dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland,

secretaris-rentmeester,

waarnemend dijkgraaf,

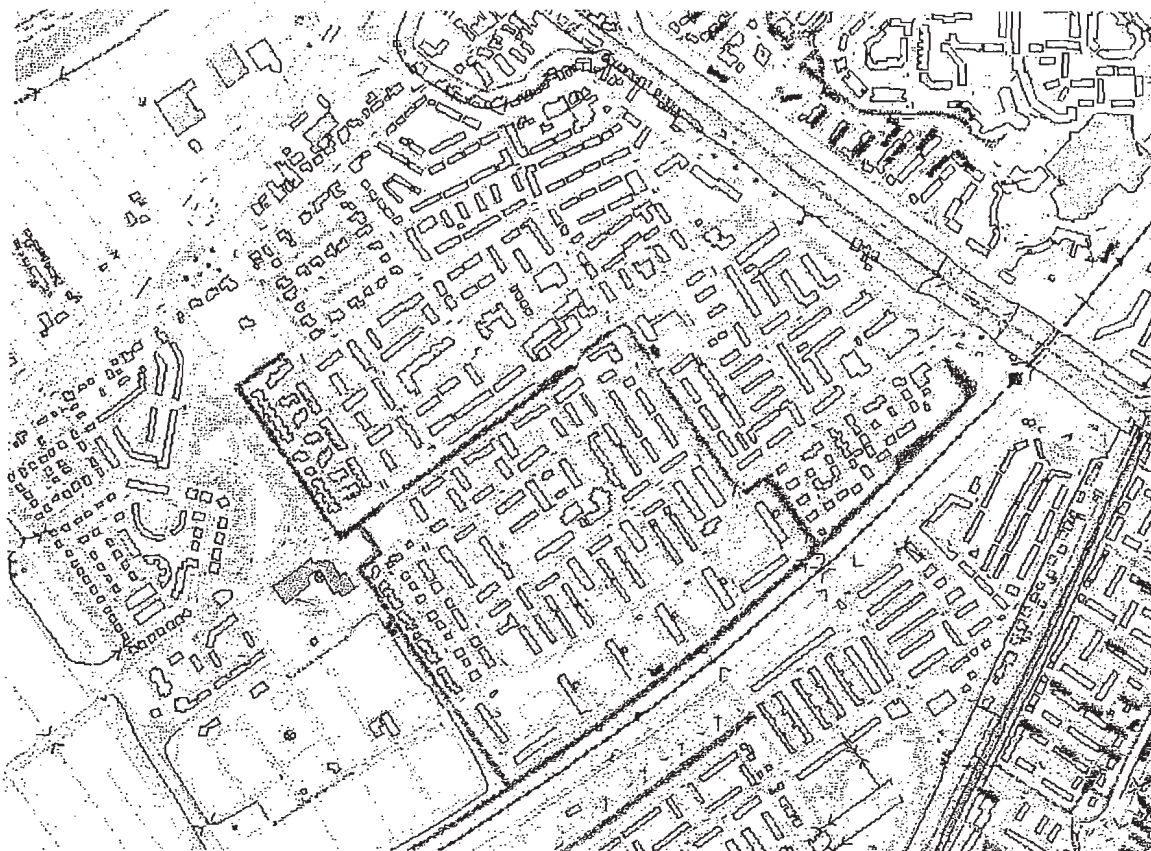
A. van Strijen
Mr. A. van Strijen

A. Biemond
A. Biemond

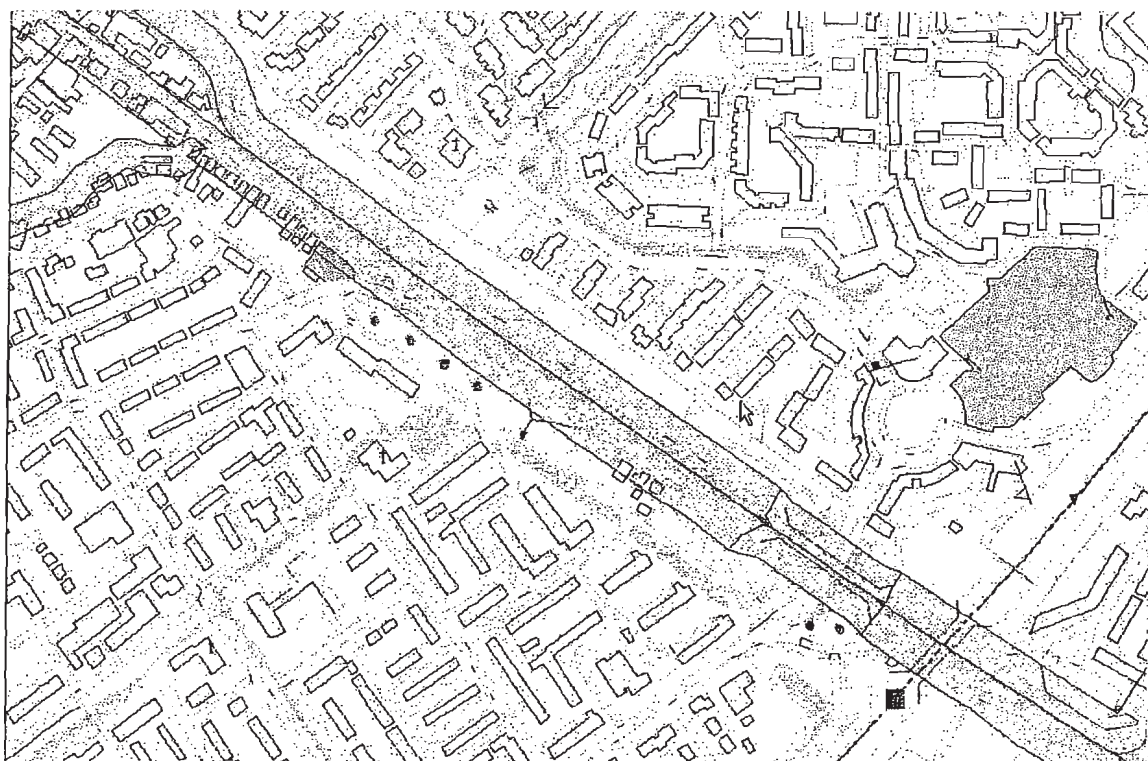
Het hoogheemraadschap van Schieland wordt per 31 december 2004 opgeheven. Vanaf 1 januari 2005 voert het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard de taken uit.
Meer informatie: www.schielandendekrimpenerwaard.nl

Hoogheemraadschap van Schieland
Maasboulevard 123
Postbus 4059, 3006 AB Rotterdam
telefoon 010 45 37 200 telefax 010 41 30 694

info@schieland.nl www.schieland.nl

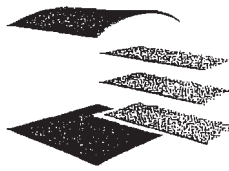


Boven: hoofdwatervgangen (donkerblauw) Onder: keurzone waterkering (lichtgroen)



Het hoogheemraadschap van Schieland wordt per 31 december 2004 opgeheven. Vanaf 1 januari 2005 voert het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard de taken uit.

Meer informatie: www.schielandendekrimpenerwaard.nl



Milieu dienst

Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan

Midden-Holland

Thorbeckelaan 5
2805 CA Gouda
Postbus 45
2800 AA Gouda
telefoon (0182) 54 57 00
www.milieu dienstmiddenholland.nl

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel
T.a.v. mevrouw Y. Smith
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK A/D IJSSEL

GEMEENTE NIEUWERKERK A/D IJSSEL		
1) OM ADVIES NAAR		
2) TER AANVAAN	<i>mt</i>	16/12
Ingek.	16 DEC. 2004	Nr.: <i>5970</i>
3) TER INZIECHT		
<i>177</i>		

Datum 13 december 2004
Afdeling Beleid en Ondersteuning
Contactpersoon L.M. de Jong
Doorkiesnummer (0182) 54 57 70
Faxnummer (0182) 54 57 48

Uw kenmerk Ontw/04-4544
Ons kenmerk 9004.04MD.G.Ldj
Bijlage(n) -
Onderwerp Milieubeoordeling voorontwerp
bestemmingsplan Dorrestein

VERZONDEN 15 DEC 2004

Geachte mevrouw Smith,

Met uw schrijven van november 2004 verzoekt u ons het voorontwerp bestemmingsplan Dorrestein te beoordelen. Het voorontwerp is opgesteld door RBOI adviesbureau voor ruimtelijk beleid en is gedateerd op 26 augustus 2004.

In onderstaand schrijven gaan wij primair in op de milieuaspecten van het bestemmingsplan, zoals deze in hoofdstuk 4 van het voorontwerp beschreven zijn.

Situatie

Het bestemmingsplan is een plan voor de woonwijk Dorrestein welke aan de zuidwestzijde van Nieuwerkerk aan den IJssel is gelegen. De woonwijk wordt aan de noordwestzijde begrensd door de A20. Aan de zuidoostzijde ligt op enige afstand de N219. De spoorlijn Rotterdam-Gouda vormt aan de zuidoostzijde de grens van het plangebied. De woonwijk wordt gekenmerkt als een jaren'50-'60 woonwijk.

Milieu in het bestemmingsplan

In hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de milieuaspecten. Hierin zijn de onderdelen wegverkeers- en spoorlawaaai, bedrijven en milieu, waterhuishouding, bodemkwaliteit, luchtkwaliteit en ecologie en archeologie behandeld. In het onderstaande wordt op de genoemde onderdelen, exclusief ecologie en archeologie, nader ingegaan.

Wegverkeers- en spoorlawaaai

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door RBOI. De toekomstsituatie is voor 2012 bepaald, een en ander op basis van de gemeentelijke geluidsniveaukaart. Opgemerkt wordt dat in het kader van bestemmingsplannen voor een periode van 10 jaar vooruit gekeken moet worden. Aangezien het bestemmingsplan op zijn vroegst pas in de loop van 2005 van kracht zal worden adviseren wij u de akoestische berekeningen voor het jaar 2015 te laten uitrekenen en deze resultaten in het bestemmingsplan op te nemen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat van een aantal wegen, conform de Wet geluidhinder de akoestische belasting niet berekend is aangezien het hier 30 km/uur wegen bedragen. In dat geval zijn de wegen conform de Wgh akoestisch niet relevant.



Pagina 2

Ons kenmerk 9004.04MD.G.Ldj

Wij adviseren u met terughoudendheid woningen langs 30 km/uur wegen binnen de woonwijk te realiseren zonder hiervan de akoestische relevantie te hebben onderzocht. Naar verwachting zal namelijk in 2005 de Wgh worden aangepast. Bij deze aanpassing zullen ook de 30 km/uur wegen als geluidsrelevant en dus te onderzoeken object moeten worden beschouwd.

In het bestemmingsplan is geen geluidscontour ten gevolge van de spoorlijn opgenomen. Dit is een omissie. Om een goed beeld van de leefomgevingskwaliteit van de woonwijk te krijgen is het sterk gewenst om de geluidscontour ten gevolge van de spoorlijn weer te geven. Hierin dient dan ook de (mogelijke) spoorverdubbeling als toekomstvariant te zijn opgenomen.

Bedrijven en milieu

Voor wat betreft het LPG-tankstation wordt ingegaan op de afstanden die moeten worden bewaard tot gevoelige bestemmingen. Hierbij wordt een afstand aangehouden van 80 meter. Door recente wetgevingsontwikkelingen is de afstand van 80 meter niet meer gangbaar. Die tekst van deze paragraaf dient derhalve te worden aangepast op de actuele wetgeving (Bevi). Indien gewenst kan de Milieudienst hierop adviseren.

In dit kader wordt ook een beoordeling op het milieuaspect externe veiligheid in het plan gemist. In de paragraaf luchtkwaliteit wordt hier tekstueel summier aandacht aan besteed. Wij beoordelen dit als onvoldoende. De externe veiligheidsaspecten dienen te worden onderzocht voor bedrijvigheid en transportroutes. Onder transportroutes moet het gevaarlijk vervoer per as en per trein worden verstaan maar ook bijvoorbeeld het gastransport door ondergrondse leidingen. Geadviseerd wordt het hoofdstuk Milieu uit te breiden met een paragraaf externe veiligheid.

Waterhuishouding

Geen opmerkingen.

Bodemkwaliteit

De gemeente is in het bezit van een actueel Bodem Informatie Systeem welke door de Milieudienst onderhouden wordt. Onduidelijk is of van de actuele informatie van dit systeem door RBOI gebruik is gemaakt. Ook hier wordt een grafisch overzicht van de bodemkwaliteit van de woonwijk gemist.

Luchtkwaliteit

Voor de toekomst zijn berekeningen voor het jaar 2010 uitgevoerd. In het kader van luchtkwaliteit kan namelijk vooralsnog geen toekomstsituatie na 2010 worden berekend aangezien er geen verdere toekomstscenario's aanwezig zijn voor NO₂ en PM₁₀ uitstoot. Uit de tekst is niet af te leiden met welke versie van CARII de toekomstsituatie is berekend. Waarschijnlijk zijn de berekeningen met de versie 2.0 uitgevoerd hetgeen een (veel) te optimistisch toekomstbeeld oplevert.

In een objectieve beoordeling worden de luchtbijdragen zoals in de tekst vermeld, wetende dat er in de directe omgeving een drukke snelweg is gelegen, als erg laag ervaren. Daarnaast wordt opgemerkt dat er in de tekst geen aandacht is besteed aan de bijdrage van de A20 aan de luchtkwaliteit in de woonwijk. Dit is een omissie.

Voornoemde opmerkingen kunnen door ons niet afdoende geverifieerd worden aangezien het luchtkwaliteitsonderzoek net zoals het akoestisch onderzoek als bijlage bij het bestemmingsplan ontbreekt.



Pagina 3

Ons kenmerk 9004.04MD.G.LdJ

Resumé en advies

Het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan geeft een redelijk inzicht in de milieusituatie van de woonwijk. Wat een adequate beoordeling moeilijk maakt is dat de in de tekst gepresenteerde milieusituatie niet afdoende geverifieerd kan worden. Geadviseerd wordt dan ook de diverse milieuonderzoeken als bijlage bij het bestemmingsplan te voegen.

Daarnaast bestaat de indruk dat in een aantal gevallen met verouderde gegevens is gewerkt. Een oorzaak ligt vermoedelijk in het feit dat het bestemmingsplan forse vertraging heeft opgelopen en niet op alle (milieu)onderdelen is geactualiseerd. Wij adviseren dan ook tenminste voor de onderdelen geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit de actuele situatie weer te geven. In dit kader kan dan ook de ontbrekende informatie worden toegevoegd.

In het bestemmingsplan is gemeld dat het een jaren 50-60 woonwijk betreft. Om de wijk te revitaliseren is ISV-subsidie verkregen. Wij adviseren in dit kader ook expliciet aandacht te geven aan de leefomgevingskwaliteit van de woonwijk.

Kwaliteit van de leefomgeving is een breed begrip. Een goede leefkwaliteit houdt in dat bewoners, ondernemers en gebruikers van de openbare ruimte hun leefomgeving als herkenbaar, prettig, schoon en aantrekkelijk ervaren, zodat ze er graag wonen, werken en verblijven. De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door onder meer de veiligheid op straat, overlast, de staat van woningen, nabijheid van winkels en horeca, mogelijkheden voor sport- en recreatie en participatie van bewoners in buurtactiviteiten. Een rustige en veilige buurt met bijvoorbeeld veel groen en speelruimte en afdoende parkeerplekken en winkels kan voor bewoners een hoge 'leefomgevingskwaliteit' hebben.

Hoe burgers hun leefomgeving beoordelen hangt mede af van de aanpak van de vervuiling van de bodem, lucht en water, veiligheidsrisico's van bedrijvigheid, geluidsoverlast en afvalinzameling. Daarnaast gaat het ook om de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit, de kwaliteit van de natuur en het landschap. Voorgaande houdt in dat een optimale leefomgevingskwaliteit zeker niet bereikt zal worden door bij de invulling van een gebied direct de grenswaarden voor de milieuonderdelen geluid, lucht, bodem en dergelijke als ontwerpuitgangspunt te gebruiken. Een betere dan wel acceptabele leefomgevingskwaliteit wordt juist bereikt door primair de streefwaarden voor de diverse milieuaspecten als uitgangspunt te hanteren.

Het verdient aandacht om in het bestemmingsplan ook aandacht te besteden aan bovengenoemde leefomgevingskwaliteitsaspecten. Desgewenst kan de Milieudienst hier een tekstvoorstel en concrete voorbeelden/toepassingen aanleveren.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

4 Hoogachtend,
Directeur Milieudienst Midden-Holland,

Mevrouw drs. A.D. Ruwhof

488 A Nederlandse Spoorwegen

HOOFD AFDELING	Ontw. en Productie
Postbus 100	2910 AC Nieuwkerk aan den IJssel
19 Dec 2004	5000
Hoofdbouw B	3800 HA Utrecht
Postbus 100	2910 AC Nieuwkerk aan den IJssel

Burgemeester en wethouders van
Nieuwkerk aan den IJssel
t.a.v. L.O. de Prieëlle
p/v hoofd afdeling Ontwikkeling
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Uw kenmerk: Ontw/04-4544
Oms kenmerk: BPO/JP/04100537
Onderwerp: Voorontwerp bestemmingsplan
'Dorrestein'

Telefoon: 030 - 235 37 76
Telefax: 030 - 235 59 97

Utrecht, 10 december 2004

Geachte heer de Prieëlle,

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Dorrestein', dat wij van u ontvingen in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, geeft ons in principe geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Voor alle duidelijkheid willen wij graag vermelden dat deze brief uitsluitend de reactie is van de NV Nederlandse Spoorwegen en niet die van ProRail. Wel is begin 1998 op een eerder voorontwerp van het plan gereageerd door (NS) Railinfrabeheer, die namens de (toenmalige) Nederlandse Spoorwegen een coördinerende rol vervulde bij de beoordeling van en het reageren op ruimtelijke plannen zoals bestemmingsplannen.

Railinfrabeheer behoort echter niet meer tot het NS-concern en valt sinds 1 januari 2003 onder ProRail, de instantie die - namens de rijksoverheid - verantwoordelijk is voor onder andere aanleg, beheer en onderhoud van de railinfrastructuur.

Voor het betrekken van NS bij het artikel 10-overleg zeggen wij u hartelijk dank.

Ook in toekomstige gevallen worden wij graag geïnformeerd over of betrokken bij wijzigingen van bestemmingsplannen of andere ruimtelijke plannen binnen uw gemeente, voor zover deze raakvlakken hebben met de spoorlijn of NS-gronden.

Hoogachtend,

J.M. Jullissen
Proceduureel Planoloog



Franskerplein 41 - 3703 CD Zeist
Postbus 1001 - 3700 BA Zeist
T | 030 - 698 32 11
FAX | 030 - 691 61 89

RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

College van Burgemeester en Wethouders van Nieuwerkerk aan den IJssel
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

GEMEENTE NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL		
1) OM ADRES NAAR		
2) TER AANMERKING VAN	Ontw. 22/11	
Ingek.	22 NOV. 2004	NR: 5444
3) TER KENNEDIS		

uw brief datum 5 oktober 2004 uw kenmerk Ontw/04-4544

ons nummer RW-2004-3488 behandeld door BHN

doorkiesnummer 383

onderwerp Voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein

bijlagen 1

datum

19 NOV. 2004

Geacht College,

In antwoord op het mij – in het kader van het in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening bedoelde overleg – bij bovengenoemde brief toegezonden Voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein, deel ik u het volgende mede.

Het plan geeft mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
Ik wil u tevens verwijzen naar de reactie van de PPC.

Met dank voor de inzage retourneer ik u bijgaand bovengenoemd plan.

Afschriften van de brief zend ik aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland en de VROM-Inspectie regio Zuid-West.

De Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg,
voor deze,
het Hoofd van de Regio West,

(Ir. Tj. Visser)

bijlage 1: Voorontwerpbestemmingsplan Dorrestein



Ys

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente
Nieuwerkerk aan den IJssel
Postbus 100
2910 AC NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

GEMEENTE NIEUW		
1) OM ADVIES NAAR		
2) TER AFT. VAN AAN	19/11	
Ingek.	19 NOV. 2004	5424
3) TER KENN		
-1.2.3		

Contactpersoon
mw. J.P. Stal-Loesberg

Datum
18 NOV. 2004

Ons kenmerk
VIB/2004.12083

Onderwerp
Vooroverleg voorontwerp-bestemmingsplan 'Dorrestein'.

Doorkiesnummer
010 402 65 68
Bijlage(n)

Uw kenmerk
Ontw/04-4544

Geacht College,

Het voorontwerp-bestemmingsplan 'Dorrestein', dat u mij toezond in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, geeft mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,
namens deze,
het hoofd van de afdeling Verkeers- en Vervoerbeleid,

drs. J. van Nierop.



PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

provincie **HOLLAND**
ZUID

De PPC is het overleg- en
adviesorgaan zoals bedoeld
in artikel 53 WRO

PPC-SECRETARIAAT

Burgemeester en Wethouder
van Nieuwerkerk aan den IJssel

GEMEENTE NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL		
1) OM ADVIES IN ACHT		
2) TER AFDOENING AAN	ONTW	
Ingek.	14 FEB. 2005	715
3) TER KENNIS		
-1931		

CONTACTPERSOON

ing. H.L. de Lange

DOORKIESNUMMER

070 - 441 74 65

E-MAIL

lange-hl@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

070 - 441 78 36

WEBSITE

www.pzh.nl

ONS KENMERK

DRM/PPC/2004/9891

UW KENMERK

Ontw/04-4544

BIJLAGEN

-

DATUM

14 FEB. 2005

ONDERWERP

Overleg ex artikel 10 BRO,
voorontwerpbestemmingsplan "Dorrestein"

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 27 januari 2005. Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het bestemmingsplan Dorrestein betreft het bestaand stedelijk gebied van uw gemeente. Het plan is overwegend consoliderend van karakter. In het plan zijn enige locaties aangewezen die voor verandering en/of verdichting in aanmerking komen.

2. BEOORDELING

2.1 Geluidhinder

In de plantoelichting wordt aangegeven dat een algemene ontheffing wegverkeerslawaai tot 55 dB(A) is aangevraagd en verleend door Gedeputeerde Staten. Ons inziens is dit nog niet het geval.

Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen - inclusief de wijzigingsbevoegdheden - dienen berekeningen te worden gemaakt volgens het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai 2002 (RMV2002). De afstanden die in de voorschriften zijn vastgelegd, behoeven dan aanpassing.

Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dan dienen de hogere grenswaarden te zijn verleend voor de vaststelling van het bestemmingsplan door uw raad (G1).

2.2 Staat van Bedrijfsactiviteiten

Bedrijfsactiviteiten worden op grond van publicaties van VROM, Algemene Maatregelen van Bestuur en dergelijke ten opzichte van de VNG-lijst lager ingeschaald. Een juiste motivatie hiervoor ontbreekt in het plan (G2).

Tram 1 en bus 18 en 67

stoppen bij

het provinciehuis.

Vanaf station Den Haag CS

is het tien minuten lopen.

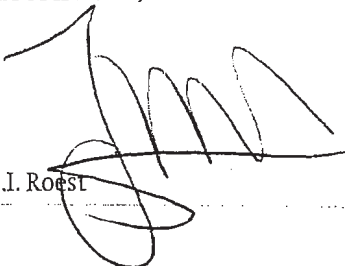
De parkeerruimte voor

auto's is beperkt.

ONS KENMERK
DRM/PPC/2004/9891
PAGINA 3/3

Dit advies van de PPC wordt door het college van Gedeputeerde Staten betrokken bij de verdere besluitvorming over het plan.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,

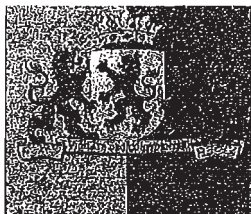


J.L. Roest

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

- G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan Gedeputeerde Staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld;
- A: een aanbeveling: aanpassing dan wel onderbouwing, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen is gewenst.

Bijlage 5. Hogere grenswaarden



provincie **HOLLAND** **ZUID**

DIRECTIE GROEN, WATER EN
MILIEU
afdeling Milieu

CONTACTPERSOON
inw. J. Föllings
DOORKIESNUMMER
070 - 441 65 35
E-MAIL
Folling@pzh.nl

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 15
WEBSITE
www.zuid-holland.nl

Tram 9 en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Besluit/2005/5282A

LAP

GEDEPUTEERDE STATEN

GEMEENTE NIEUW	
1) OM ADVIES NAAR	
2) TER AFDOENING AAN	
Ingek. 12 APR. 2005	
3) TER KENNIS	

Burgemeester en Wethouders
van NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

ONS KENMERK

DGWM/2005/5282A

UW KENMERK

Ontw./05-216

BIJLAGEN

DATUM

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 4 april 2005

Op 21 maart 2005 hebben wij van Burgemeester en Wethouders van Nieuwerkerk aan den IJssel een verzoek ontvangen om hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor 42 nieuw te bouwen woningen in de zone van de Kerklaan, de Batavierenlaan en de spoorlijn Rotterdam-Utrecht (traject 600). De woningen behoren tot het bouwplan voor een appartementengebouw aan het Stationsplein.

Het ontwerpverzoek heeft van 3 februari 2004 tot en met 2 maart 2004 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om hierover schriftelijk of mondeling opmerkingen te maken. Over het ontwerpverzoek zijn opmerkingen gemaakt. Wij kunnen ons vinden in de behandeling hiervan door verzoeker.

Het verzoek voldoet aan alle wettelijke bepalingen en past bovendien binnen ons beleid. Wij hebben dan ook besloten de hogere grenswaarden conform het verzoek vast te stellen.

Besluit

Gelet op het voorgaande en gelet op Hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, hebben wij de hogere grenswaarden als volgt vastgesteld.

Bestemming		Geluidsbron	Hogere grenswaarde in dB(A)
Omschrijving	Aantal		
Woningen	42	Kerklaan	56
Woningen	42	Batavierenlaan	56

Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde, dat de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten een waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden.

ONS KENMERK
DGWM/2005/5282A
PAGINA 2/2

Bestemming		Geluidsbron	Hogere grenswaarde in dB(A)
Omschrijving	Aantal		
Woningen	42	Spoortraject 600 Rotterdam-Utrecht	70

Kanttekeningen

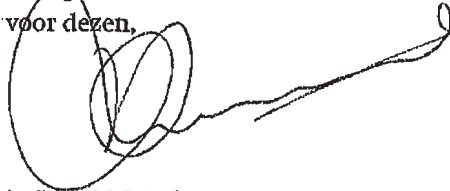
Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttekening:

- wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Het bezwaarschrift dient te worden ingediend binnen zes weken na de dag van verzending van het besluit, onder vermelding van 'Awb-bezwaar' in de linkerbovenhoek van de enveloppe en het bezwaarschrift. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, t.a.v. het Awb-secretariaat, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,



ir. P.J.C.M. Murk
hoofd bureau Lokale Milieukwaliteit en Geluid

Verzonden:

11 APR 2005

AFSCHRIJF AAN

- VROM-Inspectie Regio Zuid-West, Postbus 29036, 3001 GA Rotterdam;
- ProRail, afdeling Grondverwerving en Juridische Zaken/Planologie, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht;
- Mevrouw C. Radder, Rietveen 8, 2912 SK Nieuwerkerk aan den IJssel;
- De heer J.F. Gallé, Rietveen 2, 2912 SK Nieuwerkerk aan den IJssel.