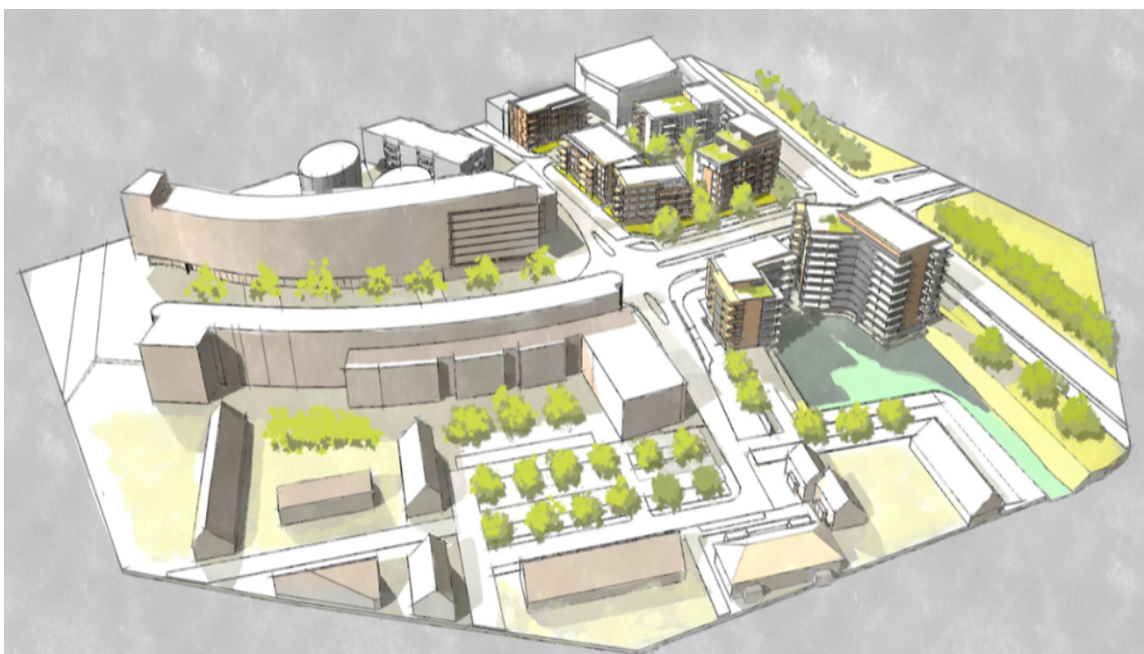


Toelichting J.M. den Uyllaan te Spijkenisse gemeente Nissewaard



Voorontwerp: augustus 2020

Ontwerp: januari 2021

Vastgesteld: 2 juni 2021

INHOUDSOPGAVE

PAG.

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en ligging plangebied	3
1.2 Vigerend bestemmingsplan	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Beleidskader	5
2.1 Rijksbeleid	5
2.2 Provinciaal beleid	7
2.3 Gemeentelijk beleid	11
3. Ruimtelijke & functionele analyse	15
3.1 Ruimtelijke analyse	15
3.2 Functionele analyse	20
4. Algemene realiserings- en uitvoeringsaspecten	21
4.1 Geluid	21
4.2 Verkeer	23
4.3 Luchtkwaliteit	27
4.4 Bodem	28
4.5 Externe veiligheid	30
4.6 Bedrijven en milieuzonering	31
4.7 Water	32
4.8 Flora en Fauna	35
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	37
4.10 Geur	39
4.11 Kabels en leidingen	39
4.12 Molenbiotoop	39
4.13 Milieueffectrapportage	40
5. Juridische planbeschrijving	42
5.1 Inleiding	42
5.2 Juridische vormgeving	42
6. Economische uitvoerbaarheid	45
7. Overleg ex artikel 3.1.1. Bro	46
8. Participatie en inspraak	47

Bijlagen:

- Bijlage 1: Verkennend bodem- asbestonderzoek
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 3: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 4: PvE Boor
- Bijlage 5: Vormvrije Mer
- Bijlage 6: Stikstofberekening
- Bijlage 7: Ecologisch onderzoek
- Bijlage 8: Onderbouwing verkeer en parkeren
- Bijlage 9: Nota inspraak
- Bijlage 10: Hogere grenswaarde
- Bijlage 11: Nota beantwoording zienswijze

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en ligging plangebied

Initiatiefnemer, Haagsebaan Vastgoed B.V. wil circa 72 appartementen bouwen in het gebied tussen de Dr. J.M. den Uyllaan, de Van Houtenstraat en de Schenkelweg. Dit gebied is nooit bebouwd geweest, al is dit wel altijd de bedoeling geweest. In het verleden zijn plannen daartoe ontwikkeld die echter niet tot realisatie gekomen zijn. De toenemende vraag naar woningen en de ontwikkeling van naastgelegen gebied van winkel naar woongebied geven aanleiding om ook dit gebied op dit moment te ontwikkelen.

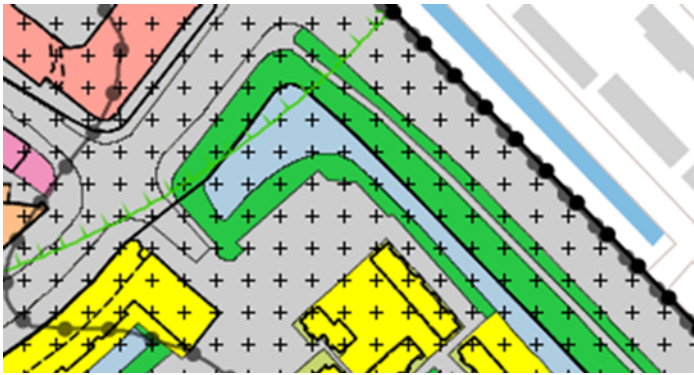


Figuur 1.1: Luchtfoto plangebied

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het plan valt binnen het bestemmingsplan 'Centrum 2012'. Op het perceel rust de bestemming 'Groen', 'Verkeer 2' en 'Water'. Daarnaast ligt er een dubbelbestemming voor 'Waarde – Archeologie 1' en '2' en een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop'. Tevens geldt voor een deel van het perceel het bestemmingsplan 'Parapluplan opheffen geluidzone Haven- Hongerland'. In het betreffende bestemmingsplan wordt de geluidzone Haven-Hongerland opgeheven.

Het plan om circa 72 nieuwe appartementen te realiseren is niet in overeenstemming met het huidige bestemmingsplan.



Figuur 1.2: deel verbeelding geldende bestemmingsplan 'Centrum 2012'.

1.3 Leeswijzer

Deze onderbouwing is als volgt opgezet:

Hoofdstuk 2: Beleidskader van rijk, regio, provincie en gemeente

Hoofdstuk 3: Ruimtelijke & functionele analyse

Hoofdstuk 4: Algemene realiserings- en uitvoeringsaspecten (omgevingsaspecten)

Hoofdstuk 5: Juridische planbeschrijving

Hoofdstuk 6: Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 7: Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Hoofdstuk 8: Participatie en inspraak

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De SVIR vervangt de Nota Ruimte uit 2006. In de SVIR kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de SVIR wordt ten aanzien van het onderwerp ‘Verstedelijkings- en landschapsbeleid’ aangegeven, dat het Rijk dit overlaat aan de provincies en gemeenten. Voor het te bebouwen gebied zijn in de rijksplannen geen specifieke punten opgenomen. Deze onderbouwing heeft tot doel woningen te realiseren in het centrum van Spijkenisse en komt niet in strijd met de door het rijk in het SVIR geformuleerde beleidsuitgangspunten.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is ‘de ladder voor duurzame verstedelijking’ opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Beoordeling.

Artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro bepaalt ten aanzien van de werking van de ladder, dat de ladder toegepast moet worden bij bestemmingsplannen, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro wordt verstaan onder stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Stedelijke ontwikkeling.

De ladder is pas van toepassing indien er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Uit de uitspraak d.d. 28 juni 2017 ECLI:NL:RVS:2017:1724 blijkt dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid van het Bro kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt. In onderhavig plan is sprake van het toevoegen van 72 woningen. Dit wordt gezien als stedelijke ontwikkeling. De ladder dient daarom afgelopen te worden.

Nieuwe ontwikkeling.

De ontwikkeling betreft een nieuwe ontwikkeling. De bestaande parkeerplaats en een deel groen worden vervangen door woningen. Er wordt een functiewijziging met nieuwe bebouwing door gevoerd.

Kwalitatieve behoefte.

Zoals uit de structuurvisie blijkt wordt het gebied op de kaart aangeduid als herstructureringsgebied. Een van de opgaven van het ontwikkelperspectief voormalige groeikern Spijkenisse ‘Nissewaard naar 2040’ op middellange termijn is verdichting van wonen rondom metrostations en daarnaast transformatie van gebieden. Het plan ligt in het centrum van Spijkenisse nabij het metrostation Centrum. Daarnaast volgt uit de herijking Meerjarenvisie Stadscentrum Spijkenisse dat een van de maatregelen om te komen tot een gezonde en duurzame winkelstructuur gecombineerd met een aantrekkelijk en leefbaar centrumgebied het afbouwen van de winkelfunctie van het Kolkplein is.

Spijkenisse kent een bijzonder stadscentrum met goede culturele kwaliteiten. De gemeente heeft al veel geïnvesteerd in het centrum. Nu is het belangrijk om de overgangsgebieden en aanlooproutes van de stad naar het stadscentrum aan te pakken. Dit plan is een van de laatste gebieden die heringericht wordt. De huidige bebouwing is verouderd, zodat een mooi ingericht woongebied op deze plaats gewenst is.

Uit het in 2020 uitgevoerde Woningbehoefteonderzoek Voorne-Putten blijkt dat in de kernen van de gemeente Nissewaard behoefte is aan bijna 2.000 appartementen in de vrije sectorhuur en koopsector tot 2030. In de nieuwe Gemeentelijke woonvisie 2020-2030 Nissewaard “Een plek voor iedereen!” staat dat de bouw van appartementen voor het grootste deel zal worden ingevuld in en rond het Centrum van Spijkenisse.

De behoefte wordt bepaald door de confrontatie van de langetermijnprognose van de vraag naar woningen, met het woningaanbod in de bestaande plancapaciteit om in die vraag te voorzien. De provinciale Trendraming gaat uit van een extra behoefte aan woningen in Nissewaard van 1.890 tot 2030. In de woningbouwprogrammering is verder rekening gehouden met 30% overprogrammering ten behoeve van planuitval en de mogelijkheid om 500 extra woningen binnen het stadscentrum te ontwikkelen, zodat de plancapaciteit neerkomt op 3.000 woningen.

De circa 72 appartementen van dit plan zijn reeds opgenomen in de planmonitor wonen bij de Provincie. De planmonitor wonen is een instrument om gegevens over woningbouwplannen te beheren voor het rijk, provincies, regio's en gemeenten. De circa 72 appartementen worden gerealiseerd in het goedkope segment (tot circa 70m²) circa 10, in midden segment (circa 70-100m²) circa 22 en duur (circa 100-160m²) circa 40. Met de bouw van deze appartementen wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar appartementen.

Ligging in bestaand stedelijk gebied

De ontwikkeling ligt in het bestaand stedelijk gebied. Wij verwijzen naar figuur 2.1

2.2 Provinciaal beleid

De omgevingsverordening en de omgevingsvisie Zuid-Holland

De omgevingsverordening en de omgevingsvisie Zuid-Holland zijn op 1 april 2019 in werking getreden. Deze vervangen de Verordening Ruimte en de Visie Ruimte.

Het nieuwe omgevingsbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

De introductie op het Omgevingsbeleid, waarin opgenomen de ruimtelijke hoofdstructuur, een overzicht van de samenhangende beleidskeuzes per provinciale beleidsopgave en de ontwikkelrichting die is opgenomen onder ‘Ambities en sturing’.
Een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.

Bestaand stads-en dorpsgebied.

In figuur 2.1 is de kaart van het bestaande stads- en dorpsgebied weergegeven. De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee worden investeringen in de gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt. De planlocatie ligt binnen dit gebied.



Figuur 2.1 Kaart bestaand stads- en dorpsgebied behorende bij Verordening ruimte.

Stedelijke ontwikkelingen

In paragraaf 6.2.3 van de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen voor stedelijke ontwikkelingen. Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt voldoet aan de volgende eisen:

- a. De toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6 tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
- b. Indien de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

Het plan valt binnen bestaand stads- en dorpsgebied. In hoofdstuk 2.1 is uitvoerig in gegaan op de ladder van duurzame verstedelijking. Hieraan wordt voldaan.

Gebiedskwaliteit.

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, waardeert de provincie de kwaliteit van gebieden in drie categorieën en onderscheidt ze ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving. De bouwlocatie ligt in een gebied zonder een bijzondere kwaliteit.

Ontwikkeling.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang.

In de Omgevingsverordening wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkelingen (artikel 6.9).

Inpassing

Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of een nieuwe woning in een lint. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit.

Aanpassing

Dit betreft een ontwikkeling van relatief beperkte omvang die niet past bij de aard van het landschap, of een gebiedseigen ontwikkeling die niet past bij de schaal van het landschap. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg.

De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, zo

nodig inclusief een maatschappelijke tegenprestatie. In gebieden met bijzondere kwaliteit is aanpassing in principe uitgesloten.

Transformatie

Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden.

Bij transformatieopgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie. In gebieden met bijzondere kwaliteit of een specifieke waarde is transformatie in principe uitgesloten.

Het hier voorliggende bouwplan valt in categorie 1 (inpassing) en ligt niet in een gebied met een bijzondere beschermingscategorie. De planologische uitbreiding met 72 woningen betreft, gezien de ligging van het gebied in het centrum, een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap.

Gebiedsprofiel

Als uitwerking van de kwaliteitskaart die onderdeel vormt van de ‘Visie op Zuid-Holland’ is voor een “gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit” opgesteld. Dit gebiedsprofiel omvat een beschrijving van karakteristieken, ontwikkelingen, kwaliteiten en ambities in het gebied. Een gebiedsprofiel is een compacte kwaliteitsgids met een beschrijving van ruimtelijke elementen die van bovenregionaal belang zijn. De kwaliteitskaart is het kader voor dit gebiedsprofiel. De gebiedsprofielen geven vooral richting aan middelgrote ruimtelijke ingrepen en aanpassingen. Het gebiedsprofiel is een hulpmiddel om de kwaliteit van plannen en ontwikkelingen te stimuleren. Het is nadrukkelijk geen blauwdruk of ontwikkelingsplan.

Er wordt niet bepaald waar welke functie mag komen; er staan dus geen contouren, bestemmingen of functies in. Elke ontwikkeling vraagt uiteindelijk om maatwerk.

Uit het gebiedsprofiel Voorne-Putten blijkt het volgende:

Doel voor een Gebiedsprofiel is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in de planvorming. Voor Voorne-Putten kan dit algemene doel worden geconcretiseerd in de volgende ambities, waarbij we de drie ruimtelijke landschappelijke thema’s als basis gebruiken.

Kwaliteit in stad en dorpsgebied

Kenmerken

Op Voorne-Putten zijn vijf typen stads- of dorpsranden gedefinieerd; gebaseerd op de ligging in het landschap. Het zijn randen grenzend aan de duinen, de polders, groenstructuren, water of de dijk. De bebouwingsranden langs het water en de polders zijn vanaf grote afstand zichtbaar. De bebouwingsranden langs de duinen en de

groenstructuren hebben een meer introvert en gelaagd karakter. Het is van belang dat ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand bijdragen aan het realiseren van kwaliteit in de overgang tussen stad/dorp en land op basis van de landschappelijke kwaliteiten.

Ontwikkelingen

Natuurontwikkeling (inclusief water) in de stadsrand (zuidoostzijde Spijkenisse, zuidoostzijde Hellevoetsluis).

In de binnenduinrand wordt de oorspronkelijke bebouwing vervangen door grotere bouwvolumes. Er worden waterfronten ontwikkeld bij Spijkenisse

De planlocatie is aangeduid als 'stad'.

De ontwikkeling tast het gevarieerde en verbindende vrijetijdslandschap niet aan en geeft gezien de opzet een kwalitatieve meerwaarde aan het gebied. Doordat de winkelfunctie van het Kolkplein wordt opgeheven en in het plan wordt voorzien van kwalitatief groen.

Molenbiotoop

In artikel 6.25 van de omgevingsverordening is de bescherming van de molenbiotoop opgenomen. Dit artikel luidt als volgt:

1. Een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 15 in bijlage II, garandeert in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen en voldoet aan de volgende voorwaarden:

a. binnen een straal van 100 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, wordt geen nieuwe bebouwing opgericht of beplanting aangebracht, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;

b. binnen een straal van 100 tot 400 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, gelden de volgende hoogtebeperkingen voor bebouwing en beplanting:

1° voor zover dit gebied is gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte niet meer dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek;

2° voor zover dit gebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek.

Eenzelfde regeling is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. Het plan past binnen de regels van het plan. Een beschrijving met toets is in paragraaf 4.12 nader opgenomen.

Conclusie

De conclusie is dan ook dat het provinciale beleid de voorgestane ontwikkeling niet in de weg staat.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie 2010-2020 (2009)

In de periode 2010-2020 realiseert de gemeente Spijkenisse (thans door herindeling opgegaan in de gemeente Nissewaard) haar laatste grote bouwprojecten. Het accent komt steeds meer te liggen op het bouwen in de stad in plaats van het bouwen aan de (randen van de) stad. In de Structuurvisie formuleert het gemeentebestuur een samenhangende visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van Spijkenisse, met aandacht voor het maatschappelijk functioneren van de stad.

Vertrekpunt

De Structuurvisie geeft de ruimtelijke en functionele ontwikkeling in Spijkenisse op hoofdlijnen weer. De visie is het uitgangspunt voor de politieke agenda. Geen dichtgetimmerd eindplan, maar het vertrekpunt van de gemeente voor gesprekken met hogere overheden, marktpartijen en partners om ontwikkelingen en investeringen in de stad te initiëren. Uiteraard kunnen verschillende accenten en prioriteiten in deze visie worden aangebracht bij toekomstige wijzigingen in inzichten.

Communicatiemiddel

De structuurvisie dient ook als communicatiemiddel. Bijvoorbeeld om duidelijk te maken welke kernkwaliteiten Spijkenisse heeft en welke kansen er zijn om deze kwaliteiten verder te versterken. De, in de structuurvisie vastgelegde, ruimtelijke en functionele ontwikkeling op hoofdlijnen, krijgt de verdere uitwerking in de bestemmingsplannen. Gezien het feit dat het hier een kleine uitbreiding van het aantal woningen betreft past dit binnen de structuurvisie.

Herstructurering en afronding nieuwbouw stadscentrum

Het gebied wordt op de kaart aangeduid als herstructureringsgebied. Spijkenisse kent een bijzonder stadscentrum met goede culturele kwaliteiten. De gemeente heeft al veel geïnvesteerd in het centrum. Nu is het belangrijk om de overgangsgebieden en aanlooproutes van de stad naar het stadscentrum aan te pakken.

Herijking Meerjarenvisie Stadscentrum Spijkenisse

Een van de maatregelen in deze herijking is ‘Het afbouwen van de winkelfunctie van het Kolkplein’. De bedoeling is om dit gebied te herontwikkelen waaronder het plangebied van het J.M. den Uyllaan. Dit bestemmingsplan is een uitvoering van deze maatregel.

Nissewaard naar 2040 ontwikkelperspectief voormalige groeikern Spijkenisse

Met het ontwikkelperspectief 'Nissewaard naar 2040' is een stap gezet naar een schokbestendige en vitale gemeente. Het ontwikkelperspectief vat de opgave voor Nissewaard samen in vier principes:

1. goed groen is goud waard,
2. verbeter de bereikbaarheid en mobiliteit,
3. differentieer de woningvoorraad,
4. zet in op de ontwikkeling van werkgelegenheid, onderwijs en ruimte voor ondernemerschap.

Het ontwikkelperspectief benoemd een aantal belangrijke aandachtsgebieden. Een van deze gebieden is het centrum. De opgaven voor het centrum zijn met name: clusteren van winkels, transformeren van leegstand, vitaal en leefbaar centrum, verdichten, differentiëren van de woningvoorraad, slechten barrière werking centrumring en nieuwe ontwikkeling rondom metro busstation.

Het plan draagt op diverse punten bij aan deze opgaven. De nieuwbouw op deze locatie, langs de centrumring van Spijkenisse en bij de entree van het stadscentrum, draagt bij aan de verbinding van de wijk De Elementen met het centrum. Met de nieuwbouw wordt tevens voorzien in de verdichtingsopgave en de vraag naar nieuwbouw appartementen in het centrum en nabij het metro busstation.

Waterstructuurplan Spijkenisse (04-06-2005)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is afgesproken dat de gemeenten tussen 2003 en 2006 op grond van de stedelijke wateropgave en rekening houdend met de reeds beschikbare (stroom) gebiedsvisie, eigen waterplannen opstellen. Om uitvoering te geven aan dit akkoord heeft de gemeente samen met de waterbeheerders in het gebied een waterstructuurplan opgesteld voor het gemeentelijk grondgebied binnen de hoofdwaterkeringen.

De analyse van het waterstructuurplan gaf aan dat het watersysteem in Spijkenisse knelpunten kende. Zonder maatregelen zou in het licht van klimaatverandering, zeespiegelrijzing en bodemdaling, als mede verdere verstedelijking, deze situatie verergeren volgens dit rapport.

In de jaren hierna is vooral in Spijkenisse Noord extra aandacht geschonken aan enerzijds het vergroten van de waterberging en anderzijds het verbeteren van de afvoermogelijkheden van overtollig oppervlaktewater uit dit gebied. Inmiddels voldoet Nissewaard aan de gestelde eisen.

Onder 4.7 wordt de watertoets nader besproken.

Verbreed Gemeente Rioleringsplan 2017-2021

Het VGRP is vastgesteld op 7 december 2016. Hierin is weergegeven hoe de gemeente haar rioleringstaak vorm wil geven. Het VGRP heeft de volgende speerpunten:

- ☐ Het blijven beschermen van de volksgezondheid en het milieu
- ☐ Lozen en beheer van aansluitleidingen
- ☐ Klimaatadaptatie & Integraal programmeren
- ☐ De verantwoordelijkheden ten aanzien van grondwater
- ☐ Samenwerking in de afvalwaterketen Voorne Putten

De gemeente wil deze speerpunten realiseren door:

- ☐ Planmatig beheer en onderhoud van bestaande voorzieningen conform het dynamisch beheerplan;
- ☐ Het vervangen en renoveren van kwalitatief slechte riolering in combinatie met de bovenliggende verharding, het groen en klimaatadaptieve maatregelen;
- ☐ Meten aan het systeem zodat de gemeente op de praktijk gebaseerde beslissingen kan nemen;
- ☐ Nader onderzoek naar de voor wateroverlast gevoelige locaties binnen het grondgebied.

Het plan wordt aangesloten op de bestaande riolering.

Verkeer: beleidsnota, wegcategoryseringsplan

Mobiliteitsagenda 2020+

De gemeente Nissewaard heeft een Mobiliteitsagenda 2020 + vastgesteld. In dit rapport wordt de visie op verkeer en vervoer gegeven voor de middellange termijn met een doorkijk voor de periode na 2020.

De parkeernormering in Nissewaard volgt de kencijfers van de CROW, zoals in publicatie 317 en geactualiseerd in publicatie 381. Conform de Parkeernormering Nissewaard dient het gemiddelde binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers aangehouden te worden. In Spijkenisse geldt een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk'. Voor de locatie JM den Uyllaan geldt de stedelijke zone 'centrumschil'. De parkeernota waarin deze CROW kengetallen zijn opgenomen is de Parkeernormering Nissewaard. In onderhavige plannen wordt de parkeerbehoefte ingevuld door een combinatie van parkeren op eigen terrein, in de parkeergarage Kolkplein en voor bezoekers in de openbare ruimte.

Parkeernormering Nissewaard

De Parkeernormering Nissewaard is op 9 februari 2016 door het College van Burgemeester en wethouders van Nissewaard als onderdeel van het besluit Harmonisering Parkeernormering vastgesteld. De parkeernormering is niet gepubliceerd en bekendgemaakt. Echter de toepassing van deze parkeernormering vormt een bestendige gedragslijn. Hierin is bepaald dat voor het parkeren binnen nieuwbouwtwinkelingen de meest actuele CROW - parkeerkencijfers aangehouden moeten worden.

Onder 4.2 wordt aandacht besteed aan het parkeren.

Woonvisie

In de woonvisie 2020-2030 'Nissewaard een plek voor iedereen!' zijn de volgende punten voor onderhavig plan van belang:

Gemeentebreed zijn de volgende punten van belang:

- Behouden en verbeteren van het woonklimaat voor alle inwoners van gemeente Nissewaard;
- Toevoegen van woningen voor doelgroepen vanuit de regio en verder, die complementair zijn aan de huidige bevolking. Dit zijn onder andere hoger opgeleiden met een toegevoegde waarde voor de Nissewaardse economie, aansluitend bij de ambities uit Nissewaard naar 2040;
- Toevoegen woningen voor de oudere doelgroepen: de gemeente zet in op het realiseren van levensloopbestendige woningen op locaties nabij voorzieningen;
- Toevoegen van middeldure en duurdere koopwoningen om stellen en gezinnen met lokale binding de kans te geven binnen de eigen omgeving hun wooncarrière voort te zetten;
- Toevoegen van (meergezins)woningen door bestaande panden te transformeren, indien ruimtelijk wenselijk en passend. Hierbij valt te denken aan boerderijen, kantoren en winkels;
- Functionele noodzaak, oftewel: is er in de gemeente als geheel en in de betreffende kern daadwerkelijk behoefte aan nieuwbouw?
- Waar sprake is van het (deels) ontbreken van een bepaald koop- of huurprijssegment zal hier extra op worden ingezet;
- Conform wetgeving is nieuwbouw aardgasvrij, vanaf 1 januari 2021 minimaal bijna energieneutraal (BENG), en is de milieuprestatie (MPG) maximaal 1,0. De bouw van woningen doen we daarbij zoveel mogelijk circulair en we hebben aandacht voor groene woonmilieus.

Voor Spijkenisse zijn de volgende punten van belang:

- Toevoeging van huurwoningen in het lage middenhuursegment (€ 737 tot € 950) en (middel)dure koopwoningen, ook in het nultredensegment vanwege (dubbele) vergrijzing;
- Locaties rondom voorzieningen en infrastructurele hotspots (zoals het metrostation) schatten we in als meest kansrijke woningbouwlocaties;
- De gemeente zet in op een meer evenwichtige spreiding van de sociale voorraad over de wijken in Spijkenisse. Met corporaties spreekt de gemeente over herstructurering en over een gewenst aandeel sociale woningbouw in nieuwbouwprojecten elders als compensatie van te slopen sociale huurwoningen in herstructureringsgebieden;
- Nieuwbouw, herontwikkeling of transformatie van/naar nultredenwoningen in het sociale segment;
- Het bevorderen van sociale samenhang tussen groepen bewoners.

De bouw van de woningen passen binnen de bovengenoemde richtpunten. Het betreft hier een binnenstedelijk herinrichting die een kwalitatieve meerwaarde van het gebied oplevert door afbraak van de bestaande bebouwing die niet functioneel meer is.

3. Ruimtelijke en functionele analyse

3.1 Ruimtelijke analyse.

Inleiding

Spijkenisse (nu Nissewaard) is in de 2e helft van de vorige eeuw geëvolueerd van klein dorp naar middelgrote stad van bijna 85.000 inwoners. Tussen 1978 en 1990 werden er in de groeikerntijd meer dan 14.000 nieuwe woningen gebouwd in een enorm tempo. In die tijd kreeg ook het centrum voorzieningen waar zij recht op had zoals een theater, een bibliotheek, een ziekenhuis en ook een metroverbinding met Rotterdam.

In het afgelopen decennium is meer architectonische en stedenbouwkundige diversiteit gekomen met onder meer het nieuwe Centrumplan, het nieuwe Theater De Stoep, de nieuwe bibliotheek De Boekenberg en de recente uitbreidingen met o.a. hoogbouw langs de Oude Maas en het nieuwe plan De Haven van Spijkenisse. De diverse stadia waarin de groei heeft plaatsgevonden zijn goed afleesbaar aan de verschillende architectuurstijlen die zichtbaar zijn. Spijkenisse vormt een architectonische en stedenbouwkundige staalkaart voor het bouwen van de afgelopen 50 jaar. Bijzonder is dat in de dynamische groei van dorp naar complete stad nu al relatief jonge bebouwing gesloopt gaat worden om plaats te maken voor nieuwe gebouwen. Je zou kunnen zeggen dat Spijkenisse daarmee volwassen is geworden of aan het worden is.

In de 'Meerjarenvisie Stadscentrum Spijkenisse' wordt naast het advies de winkelfuncties rond het Kolkplein af te bouwen ook geadviseerd het aanwezige parkeren direct voor de winkels voor het winkelend publiek op deze locatie op te heffen. De planlocatie ligt tegenover het Kolkplein. Dit deel is nooit bebouwd geweest, al is dit wel altijd de bedoeling geweest. In het verleden zijn plannen daartoe ontwikkeld die echter niet tot realisatie gekomen zijn.

Beschrijving ligging

Het plangebied is gelegen aan de rand van het centrum en vormt in feite de entree naar het stadscentrum vanaf de noordwestzijde. Het herin te richten gebied is gelegen tussen de Dr. J.M. den Uyllaan, de Van Houtenstraat en de Schenkelweg.

J.M. den Uyllaan grenst aan een woonbuurt met voornamelijk grondgebonden woningen, 2 lagen met kap. Op de locatie is een waterpartij aanwezig en een grote parkeerplaats, bedoeld voor centrumbezoekers en langparkeerders. De parkeerruimte zal verkleind worden tot een omvang die voldoende is voor de parkeerbehoefte van de direct omwonenden en bezoekersplaatsen voor de nieuwbouw. De te vergroten waterpartij zal in een aangepaste vorm onderdeel zijn van het nieuwe ontwerp op deze plek.

Omgevingsfactoren

Het plangebied grenst aan de Schenkelweg. Deze weg is onderdeel van de hoofdverkeersstructuur van Spijkenisse. Dat de Schenkelweg een belangrijke functie heeft in de hoofdstructuur wordt onder meer benadrukt door het weidse profiel en de relatief grote volumes van het theatergebouw en de parkeergarage die hun gevels aan deze weg hebben. Deze gebouwen maken dit deel van de centrumomranding door hun

grote volumes hier goed afleesbaar is. De introverte, gesloten verschijningsvorm met weinig openingen richting Schenkelweg passen bij de functie van de Schenkelweg, die tot nu toe vooral bedoeld lijkt voor de dynamiek van autoverkeer en niet zozeer om te verblijven.

Voor voetganger en fietser is de Schenkelweg aan de zijde van Kolkplein weinig uitnodigend ondanks de aanwezige infrastructuur voor deze weggebruikers.

De nieuwe bebouwing binnen het plangebied zal onderdeel worden van de centrumrand en kan bijdrage aan een hogere belevingswaarde voor voetganger en fietser.

Aan de overzijde van de Schenkelweg zijn in de afgelopen jaren diverse woningbouwprojecten gerealiseerd. Zoals onder meer de forse hoogbouwwolumes langs de Oude Maas, met aan de voet daarvan een woonwijk met grondgebonden woningen en het plan 'De Haven' dat momenteel ontwikkeld wordt, dit is het plangebied van het project "De Elementen" en bevat in totaal circa 3000 woningen.

Door deze nieuwe ontwikkelingen krijgt ook het plangebied een andere betekenis. Tot voor kort lag de locatie gevoelsmatig aan de rand van Spijkenisse, nu ligt het plangebied centraler en vormt het de nieuwe en veel meer een markante toegang naar het stadshart van Spijkenisse. Niet alleen voor autoverkeer maar ook voor de bewoners van deze nieuwe wijk, die vanwege de korte afstanden eerder te voet of met de fiets vanuit De Elementen naar het Centrum zullen gaan dan met de auto.

Een andere belangrijke factor in de huidige situatie is de korenmolen "Nooit Gedacht", die vanwege de molenbiotoop een hoogtebeperking oplegt aan alle nieuwe ontwikkelingen. Bijzonder is dat de molen in het jaar 2009 is opgevijseld met 7 meter vanwege de plannen voor een nieuw theater (met hoge toneeltoren) in de directe nabijheid van de molen. Nu is de molen geen "lage" maar een "hoge" stellingmolen geworden.

Tenslotte dient vermeld te worden dat binnen het plangebied flinke hoogteverschillen aanwezig zijn, omdat de Schenkelweg 2 tot 3 meter hoger ligt dan het plangebied. Dit deel van de Schenkelweg is secundaire waterkering, vanuit dat oogpunt gelden hier beperkingen.

Voorzieningen

Het voorzieningenniveau in de directe omgeving is hoog. Dat maakt deze locatie uitermate geschikt voor woningbouw. In de directe omgeving zijn op loopafstand onder meer aanwezig het winkelgebied van het stadshart, het stadhuis, culturele voorzieningen zoals het theater De Stoep en bibliotheek De Boekenberg. Op iets grotere afstand medische voorzieningen zoals Spijkenisse Medisch Centrum met een metrostation met verbinding naar Rotterdam Centrum (beiden op 7 tot 9 min loopafstand).

Onderwijsinstellingen zijn iets verder weg maar per fiets goed bereikbaar (5 tot 10 min), al moet dan wel altijd de ringweg worden overgestoken.

De aanwezigheid van goede voorzieningen op loopafstand kan invloed hebben op het autobezit van de nieuwe bewoners. Ervaringen uit soortgelijke andere locaties leren dat de noodzaak om een auto te hebben daardoor daalt.

Programma

In de nieuwe ontwikkeling worden uitsluitend appartementen gebouwd.

Voor het plangebied gaat het om circa 72 appartementen. Binnen het programma zal een grote diversiteit in woninggrootte zijn. De kleinste appartementen zijn 2-kamer woningen en hebben een oppervlakte van circa 60m². Het merendeel van de woningen heeft 3 kamers. De gemiddelde grootte van de woningen is circa 85m² per woning.

Er wordt geen galerijontsluiting toegepast. Alle woningen worden ontsloten vanuit een binnen corridor of rechtstreeks vanuit de lift hal. Hierdoor krijgen de bouwblokken een “alzijdige” uitstraling en worden doodse galerijgevels vermeden.

Alle appartementen krijgen een buitenruimte die minimaal 3,0 x 3,0m groot is. Een grote buitenruimte draagt bij aan de woonkwaliteit en vergroot bovendien de interactie tussen privé en publieke ruimte.

In het basement worden de fietsenbergingen en parkeerplaatsen ondergebracht. Het streven is om op maaiveldniveau alleen een berging voor fietsen te maken. Dit kan ofwel een beperkte bergingsruimte zijn van ca. 1,5x2,1m waar 2 fietsen inpassen, of een gemeenschappelijke fietsenberging eventueel met fietskluizen, of een combinatie van beide. In de woning zelf wordt het resterende deel van de bergingsruimte gerealiseerd. Het voordeel is dat de bewoner een groot deel van de berging direct aan de woning heeft en dus niet naar een bergingencomplex hoeft op een andere bouwlaag. Dit geeft meer gevoel van veiligheid en ook meer wooncomfort. Ook wordt de ruimte die voor de resterende fietsenbergingen op maaiveld nodig is beperkt. Omdat een berging van 5m² buiten de woning volgens de eisen van het Bouwbesluit verplicht is, zal de hier voorgestelde oplossing alleen mogelijk zijn op basis van gelijkwaardigheid. In diverse grote steden is dit al de praktijk.

Ruimtelijke inpassing

De ontwikkeling van de planlocatie neemt een speciale positie in als onderdeel van de omranding van het centrumgebied. Op deze plek ligt één van de belangrijke toegangen naar het centrum, zowel voor de auto als voor voetganger en fietser. In het ontwerp zal dit tot uiting komen. De bouwmassa's verbeelden door hun compositie en plaatsing de entree naar het stadshart.

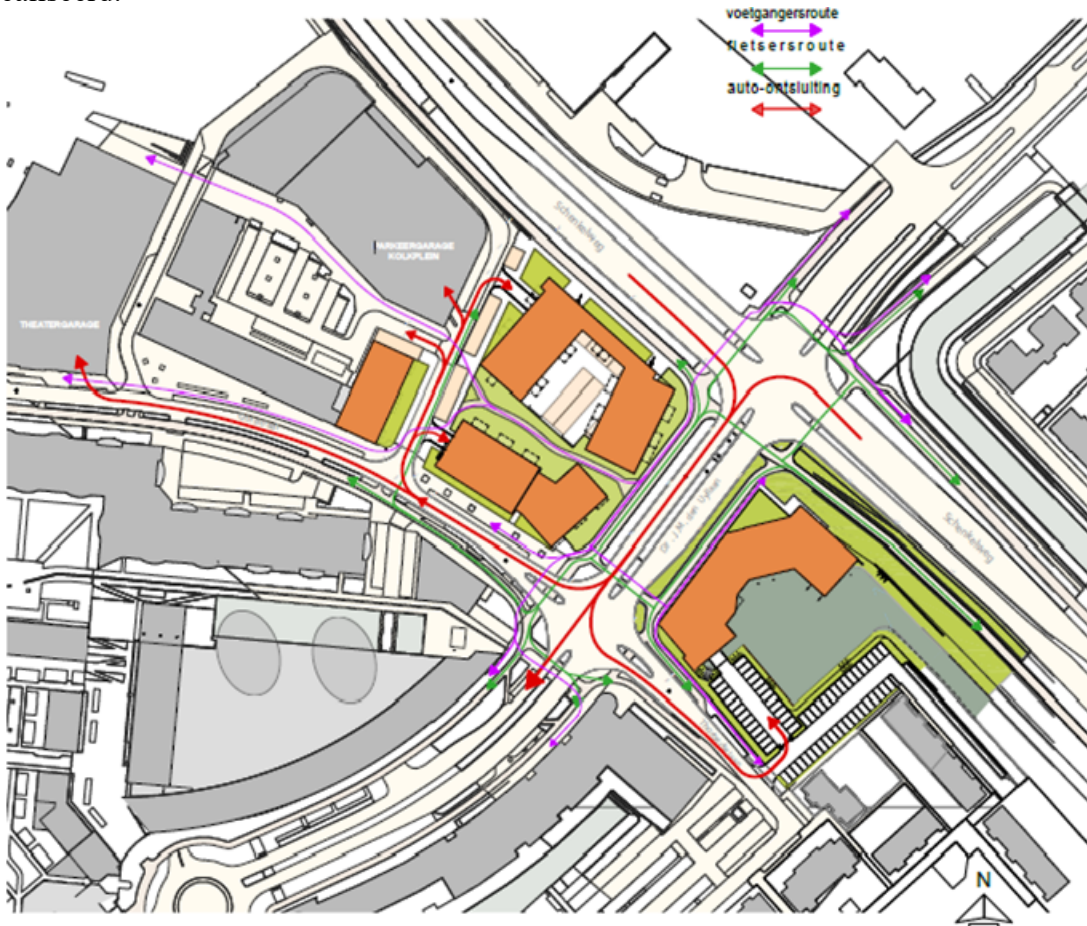
Door de lichte verdraaiing in de Schenkelweg, als men uit noordelijke richting het plangebied benadert, komt het bouwvolume op de planlocatie al snel in het zichtveld. Dit kan benut worden om het entreegebaar extra vorm te geven.

Het plangebied ligt aan de Dr. J.M. Den Uyllaan. Dit een belangrijke route richting het bestuurlijk centrum rond het stadhuis. Deze laan heeft een eenduidig profiel met continue straatwanden met een gemiddelde hoogte van ca 6 tot 8 bouwlagen.

De breedte/hoogte verhouding van het straatprofiel is uitgewogen en past bij de functie die deze straat heeft binnen de hoofdstructuur van Spijkenisse. De lichte buiging in het verloop van de Dr. J.M. Den Uyllaan is een mooie introductie naar de verdichting rondom het stadhuis en winkelhart.

Het ligt voor de hand dat binnen de nieuwe bebouwing dit profiel zal worden voortgezet. Ook in materialisatie, kleur, textuur en gevelbehandeling kan de nieuwe bebouwing voortborduren op de bouwvolumes rond de Dr. J.M. Den Uyllaan, maar het nieuwe bouwvolume zal wel duidelijke kenmerken van deze tijd hebben. Juist de diversiteit en datering van de gebouwde omgeving maakt de stad interessant.

Door het plangebied lopen diverse verkeersroutes. Voor autoverkeer wordt de planlocatie ontsloten op de Dr. J.M. Den Uyllaan. Voor fietsers en voetgangers is de route vanaf het kruispunt Dr. J.M. Den Uyllaan/Schenkelweg richting het centrumgebied belangrijk. Dit is ook de voornaamste toegangsroute voor bewoners vanuit het deelgebied De Elementen. Fietsers en auto's zullen richting centrum vooral via de Gorsstraat worden geleid. Voor de voetganger wordt een nieuwe route gemaakt die door het verkeersluwe binnen gebied van het Kolkplein loopt. Dit zal een beschutte, veilige en groene wandelroute zijn, waarbij veel wisselwerking is tussen het openbare gebied en de aangrenzende woongebouwen. Sociale veiligheid gedurende alle delen van de dag is belangrijk. Dode hoeken en enge plekken worden vermeden. Het parkeren wordt zoveel mogelijk onder de woongebouwen gerealiseerd.



Figuur 3.1 Verkeersstromen

De waterpartij op de planlocatie zal worden verlegd om ruimte te maken voor de nieuwbouw. Deze waterpartij heeft een functie in het bestaande watersysteem maar geeft ook een extra kwaliteit aan de buitenruimte. Een groot deel van de aangrenzende woningen heeft de buitenruimte aan deze zijde en kijkt uit over het water. Door de positie van de bouwblokken zal de beeldbepalende treurwilg helaas gekapt moeten worden. Het plan voorziet echter ruimschoots in vervangend groen.



Figuur 3.2 impressie bouw

Openbare ruimte/Groen

In de huidige situatie hebben de Dr. J.M. Den Uyllaan en Schenkelweg geen hoge verblijfskwaliteit. Voor de Schenkelweg is dat niet vreemd, deze weg heeft voornamelijk een functie voor autoverkeer, wel zijn er recent statige bomenrijen geplant recht tegenover de planlocatie. De Dr. J.M. Den Uyllaan heeft richting gemeentehuis vooral een functie als centrumontsluitingsweg, met een eenduidig profiel dat daarbij past: er is een duidelijke scheiding tussen de diverse weggebruikers. Auto's, fietsers en voetgangers hebben elk hun eigen domein. De Gorsstraat en Thorbeckelaan zijn ontsluitingswegen op buurtniveau. Hier worden de verschillende soorten weggebruikers meer met elkaar geconfronteerd, al is in de Gorsstraat de fietser nog wel gescheiden van de auto, er is een ruim fietspad aanwezig als directe toegangsroute naar het stadscentrum. Belangrijke knooppunten zijn de kruising van de Dr. J.M. Den Uyllaan met de Schenkelweg en de kruising van de Dr. J.M. Den Uyllaan met de Gorststraat/Thorbeckelaan.

Omdat over het plangebied diverse langzaam verkeerroutes lopen en vanuit De Elementen ook steeds meer langzaam verkeer bewegingen te verwachten zijn, verdient het aanbeveling deze kruispunten zodanig in te richten dat deze verkeersstromen als vanzelfsprekend en veilig gefaciliteerd worden. Niet alleen verkeerskundige maatregelen

kunnen dit versterken maar ook met de inrichting van de buitenruimte kan de routing door het plangebied verduidelijkt worden. Een prettige buitenruimte stimuleert het gebruik ervan.

Het ligt voor de hand het profiel van de Dr. J.M. Den Uyllaan door te zetten tot aan het (grote)kruispunt met de Schenkelweg. Dit profiel heeft een uitgewogen hoogte/breedte verhouding, een logische scheiding van verkeersstromen en past bij de functie als hoofdontsluiting voor de wijk. Deze voortzetting zal ook gelden voor de buitenruimte inrichting en groenvoorziening met bomen.

De vijverpartij in het plangebied achter de Thorbeckelaan wordt verplaatst en opnieuw vormgegeven. Aan één zijde staan de woonblokken met het basement in het water. De gevels hebben hier royale terrassen, die een groot deel van de dag zon krijgen. De overige oevers van de vijver krijgen een zachte overgang en groen karakter.

Tussen de vijver en de maaiveldparkeerplaatsen is ruimte voor bomen, die het zicht tussen nieuwbouw en de laagbouwwoningen onderling beperkt.

3.2 Functionele analyse.

Het plangebied is in de structuurvisie aangewezen als herstructureringsgebied. Het plangebied is nooit bebouwd geweest, al is dit wel altijd de bedoeling geweest. In het verleden zijn plannen daartoe ontwikkeld die echter niet tot realisatie gekomen zijn.

De ontwikkeling voorziet in de grote vraag naar appartementen en biedt met de toevoeging van extra water een extra kwaliteit aan de buitenruimte

Er worden circa 72 appartementen gerealiseerd in het goedkope segment (tot circa 70m²) circa 10, in midden segment (circa 70-100m²) circa 22 en duur (circa 100-160m²) circa 40. Met de bouw van deze appartementen wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar appartementen.

4. Algemene realiserings- en uitvoeringsaspecten

4.1 Geluid.

Het geluidsaspect is relevant in relatie tot industrielawaai, wegverkeerslawaaï en/of spoorweglawaaï. Toetsingskader is de Wet geluidhinder en enkele uitvoeringsbesluiten.

Industrielawaai/spoorweglawaaï

Het perceel ligt binnen een geluidscontour van een gezoneerd bedrijfsterrein dan wel een spoorweg.

Wegverkeerslawaaï

Wettelijk kader:

Voor gevoelige bestemmingen binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De breedte van de zone van een weg wordt omschreven in artikel 74 van de Wet geluidhinder:

Artikel 74

[1] Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden van de weg de volgende breedte heeft:

a. in stedelijk gebied:

1. voor een weg, bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter;
2. voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;

b. in buitenstedelijk gebied:

1. voor een weg, bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter;
2. voor een weg, bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
3. voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter.

[2] Het eerste lid geldt niet met betrekking tot:

- a. wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- b. wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Artikel 82

Voorkeursgrenswaarde

Conform artikel 82, lid 1 van de Wet geluidhinder (Wgr) geldt voor de geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg een voorkeursgrenswaarde L_{den} van 48 dB.

In januari 2021 heeft Kuiper compagnons een akoestisch onderzoek uit gevoerd. De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt:

Binnen het bestemmingsplan 'Blok 45' wordt voorzien in de bouw van appartementen op de hoek van de Schenkelweg en de Doctor J.M. den Uyllaan. Deze nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de Schenkelweg en de route Elementenweg/ Doctor J.M. den Uyllaan en het industrieterrein Botlek/Pernis. Op grond van de

Wgh moet daarom akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is eveneens onderzoek gedaan naar de omliggende 30 km-wegen. Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer op de Schenkelweg en de route Elementenweg/Doctor J.M. den Uyllaan leidt tot een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal respectievelijk 61 en 58 dB, zodat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt overschreden. De activiteiten op het industrieterrein Botlek/Pernis leiden ook tot een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), te weten maximaal 51 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt ook niet overschreden.

Verder blijkt uit het onderzoek dat bron- en overdrachtsmaatregelen op en langs de beschouwde wegen niet mogelijk zijn. Aan de voorwaarden met betrekking tot een geluidsluwe gevel, buitenruimte kan bij alle woningen worden voldaan door toepassing van een gesloten borstwering van 1,2 m rond de buitenruimte van de woning die zijn gelegen langs de beschouwde wegen. Met deze maatregelen kan bij 1 woning niet worden voldaan aan de voorwaarden uit het hogere waarden beleid. Voor deze woning moet gebruik worden gemaakt van de uitzonderingssituatie uit het hogere waarden beleid. Om hinderlijke geluidsreflecties tegen te gaan is het noodzakelijk dat het plafond van het bovenliggende balkon (voor zover aanwezig) wordt voorzien van geluidsabsorberende materiaal voor zover deze balkons zijn gelegen aan de wegzijde. Bij het beoordelen van de karakteristieke geluidwering van de gevels moet als uitgangspunt worden aangehouden de gevelbelasting inclusief het verkeer op de 30 km-wegen.

Voor wegverkeer- en industrielawaai is het noodzakelijk dat een hogere waarde wordt vastgesteld. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarde moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Gezien het bovenstaande is het noodzakelijk dat een hogere waarde wordt vastgesteld. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarde moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Nestgeluid

Het hogere waarde beleid van de gemeente Nissewaard gaat uit van een geluidwering die gebaseerd is op het cumulatieve geluidniveau per bronsoort. De gemeente Nissewaard betreft nestgeluid vooralsnog niet bij de bepaling van het geluidniveau van het industrielawaai. Wel betreft de gemeente Nissewaard nestgeluid bij het bepalen van de benodigde geluidwering van de gevels van de woningen met betrekking tot het industrielawaai. Mocht nestgeluid in de toekomst alsnog bij de zones van de industrieterreinen betrokken worden, is in ieder geval voldaan aan de eis voor het binnenniveau van 35 dB(A) uit het Bouwbesluit 2012.

Wanneer het nestgeluid bij het industrielawaai wordt opgeteld, is de cumulatieve geluidbelasting vanwege het wegverkeer voor de woningen langs de Schenkelweg bepalend voor de benodigde geluidwering. Er zijn voor deze woningen vanwege het nestgeluid dus geen extra geluidwerende maatregelen nodig. Hierbij gaat de gemeente

Nissewaard ervan uit dat wanneer het extra geluid (vanwege nestgeluid bij het industrielawaai) wordt toegevoegd, de geluidbelasting ten alle tijde onder de 55 dB(A) blijft zodat (bij een volgens het Bouwbesluit verplichte geluidwering van 20 dB) altijd zal worden voldaan aan de eerder genoemde maximale binnenwaarde van het Bouwbesluit.

Conclusie

Het nestgeluid zal voor deze plannen niet leiden tot extra geluidwerende maatregelen bij de woningen.

Conclusie

Het bouwplan voor de 72 woningen kan met het vaststellen van een hogere waarde uit oogpunt van akoestiek worden gerealiseerd.

4.2 Verkeer.

Verkeer, ontsluiting en parkeren

Voor het verkeer en het parkeren heeft Goudappel en Coffeng een onderbouwing geschreven. Deze is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Verkeer.

Uit figuur 4.1 blijkt dat de nieuwbouwontwikkeling van de woningen van de twee locaties, te weten Kolkplein en J.M. den Uyllaan, samen een verkeersgeneratie hebben van circa 1.160 mvt per gemiddeld werkdagemaal. In dit figuur is ook de verkeersgeneratie van de bestaande detailhandel op locatie Kolkplein meegenomen, als gevolg van de nieuwbouw ontwikkeling op deze locatie komen deze verkeersbewegingen te vervallen.

De nieuwbouwontwikkeling van woningen aan de locatie J.M. den Uyllaan heeft een aandeel in de verkeersgeneratie van circa 474 mvt per gemiddelde werkdagemaal zoals blijkt uit bijlage 2 van het onderzoek van Goudappel Coffeng. De bestaande verkeersgeneratie van het parkeerterrein, wat komt te vervallen, is hierin overigens niet meegenomen. De gepresenteerde waarden betreffen motorvoertuigbewegingen (mvt) en zijn afgerond op tientallen.

functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal*	OS-uur	OS-uur vertrek	OS-uur aankomst	AS-uur	AS-uur vertrek	AS-uur aankomst
bestaande detailhandel	-2.030	-2.230	-120	-60	-60	-230	-115	-115
nieuwbouw woningen	1.040	1.160	110	100	10	110	20	90
toename/afname	-990	-1.070	-10	40	-50	-120	-95	-25

Figuur 4.1 Netto-verkeersgeneratie herontwikkeling Spijkenisse

Uit figuur 4.1 blijkt dat als gevolg van de herontwikkeling de verkeersgeneratie van de locaties Kolkplein en J.M. den Uyllaan gezamenlijk afneemt met circa 1.070 mvt per gemiddelde werkdagemaal. Voor de locaties Kolkplein en J.M. den Uyllaan gezamenlijk nemen enkel de vertrekken in het ochtendspitsuur licht toe. Dit betekent dat geen nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de woningbouwontwikkeling benodigd is.

Parkeren.

Conform gemeentelijk beleid dienen de meest actuele parkeerkencijfers van CROW aangehouden te worden als parkeernorm. De Parkeernormering Nissewaard maakt onderscheid naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone (gebiedstypologie). Voor Spijkenisse geldt een stedelijkheidsgraad van ‘sterk stedelijk’. Voor het plangebied geldt de stedelijke zone ‘centrumschil’. Conform de Parkeernormering Nissewaard dient het gemiddelde binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers aangehouden te worden.

Gemeentelijke parkeernormering

Aan de hand van het functieprogramma, de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de gemeentelijke parkeerbalans voor de ontwikkellocatie J.M. den Uyllaan bepaald. De ontwikkelaar is voornemens alle woningen één vaste parkeerplaats binnen het gebouw toe te wijzen (te verkopen). De gemeente heeft aangegeven dat binnen J.M. den Uyllaan daarom de POET-regeling (parkeren op eigen terrein) van kracht is. Alle bewoners hebben één parkeerplaats in het gebouw en krijgen zodoende voor de 1e auto geen parkeervergunning voor parkeren ‘op straat’. Voor de 2e en opvolgende auto’s krijgen bewoners van de nieuwbouw J.M. den Uyllaan ook geen parkeervergunning voor parkeren ‘op straat’ en zijn de bewoners aangewezen op een parkeerabonnement in een van de parkeergarages. Het resultaat van de parkeerbalans is opgenomen in tabel 4.1. Voor de vaste parkeerplaatsen geldt voor elk moment in de week een aanwezigheidspercentage van 100%. Voor de parkeerplaatsen ten behoeve van dubbelgebruik zijn de reguliere aanwezigheidspercentages toegepast van bewoners en bezoekers. Echter krijgen bewoners van de nieuwbouw J.M. den Uyllaan geen vergunning voor parkeren ‘op straat’ en is er zodoende geen sprake van dubbelgebruik voor bewoners van de nieuwbouw.

functie	type parkeerplaats	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop	zaterdag	zaterdag	zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
10 goedkoop/klein (tot 70 m ² GBO)	vast	10	10	10	10	10	10	10	10
22 midden (70-100 m ² GBO)	vast	22	22	22	22	22	22	22	22
22 midden (70-100 m ² GBO)	dubbelgebruik	2	2	4	4	4	3	4	3
40 duur/groot (100-160 m ² GBO)	vast	40	40	40	40	40	40	40	40
40 duur/groot (100-160 m ² GBO)	dubbelgebruik	6	6	11	12	10	7	10	8
bezoekers	dubbelgebruik	2	4	17	0	15	13	22	15
totale parkeervraag		82	85	104	88	100	95	107	99
parkeeraanbod		113	113	113	113	113	113	113	113
saldo parkeerbalans		31	28	9	25	13	18	6	14

Tabel 4.1: Parkeerbalans locatie Blok 45 aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering met vaste parkeerplaatsen

Uit tabel 4.1 blijkt dat de totale parkeervraag van J.M. den Uyllaan, rekening houdend met het toewijzen van vaste parkeerplaatsen aan bewoners en dubbelgebruik, 107 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevende moment (zaterdagavond), waarvan 22 bezoekersplaatsen. Gezien bewoners van de nieuwbouw geen vergunning voor parkeren ‘op straat’ krijgen en dubbelgebruik zodoende niet van toepassing is, bedraagt de totale

parkeervraag van J.M. den Uyllaan 110 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond), waarvan 22 bezoekersplaatsen.

Deze parkeervraag is als volgt berekend:

- Koop etage goedkoop sterk stedelijk schil norm 1,3 ($10 \cdot 1,3 = 13$)
- Koop etage midden sterk stedelijk schil norm 1,5 ($22 \cdot 1,5 = 33$)
- Koop etage duur sterk stedelijk schil norm 1,6 ($40 \cdot 1,6 = 64$)

Totale bewonersbehoefte 110 parkeerplaatsen

Waarvan de bezoekersbehoefte bedraagt 22 ($72 \cdot 0,3 = 21,6$)

De bewonersbehoefte exclusief het bezoekersaandeel bedraagt 89 ($110 - 21,6 = 88,4$)

Met een parkeeraanbod van 113 parkeerplaatsen, waarvan 76 parkeerplaatsen op eigen terrein en 37 parkeerplaatsen in het openbaar gebied, is op alle momenten van de week de parkeerbalans sluitend voor bezoekers, voor bewoners is er een tekort binnen het plangebied van 13 parkeerplaatsen. Toekomstige bewoners kunnen voor een 2^e of opvolgende auto een abonnement afsluiten voor een parkeerplaats in de Kolkplein parkeergarage. Op de 4^e verdieping in de parkeergarage worden parkeerplaatsen gereserveerd voor de bewoners van de nieuwbouw J.M. den Uyllaan.

4.2 Langparkeerterrein Van Houtenstraat

Als gevolg van de woningbouwontwikkeling verdwijnt het langparkeerterrein Van Houtenstraat. In totaal bedraagt de capaciteit van dit terrein 68 parkeerplaatsen. Om te onderzoeken wat de huidige bezetting van het terrein is, is een parkeerdrukmeting uitgevoerd op zaterdag 9 november en dinsdag 12 november 2019. In tabel 4.2 is het resultaat van de parkeerdrukmeting van dit parkeerterrein opgenomen.

LP Van Houtenstraat	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting	68	15	19	29
bezettingsgraad		22%	28%	43%

Tabel 4.2: Huidige bezetting langparkeerterrein Van Houtenstraat

Uit tabel 4.2 blijkt dat op zaterdagmiddag 15 parkeerplaatsen bezet zijn. Op dinsdagmiddag is de bezetting 19 parkeerplaatsen en dinsdagavond 29 parkeerplaatsen. Deze langparkeerders met een vergunning dienen ergens anders in Spijkenisse de mogelijkheid te krijgen om te parkeren. Een mogelijkheid is het gebruik maken van de twee andere langparkeerterrein rondom het centrum van Spijkenisse, namelijk LP Breestraat en LP Vredenhofstraat. Door middel van een parkeerdrukmeting is onderzocht of deze langparkeerterreinen over voldoende restcapaciteit beschikken om de huidige bezetting van LP Van Houtenstraat op te vangen. In figuur 4.1 is de ligging van de langparkeerterreinen inzichtelijk gemaakt. Tabel 4.3 presenteert per alternatief langparkeerterrein de huidige bezetting.

langparkeerterreinen	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting LP Breestraat	169	42	43	34
bezetting LP Vredeshofstraat	119	3	21	4
totaal	288	45	64	38
bezettingsgraad		16%	22%	13%

Tabel 4.3: Huidige bezetting overige langparkeerterreinen centrum Spijkenisse

Uit tabel 4.3 blijkt dat de bezetting op de overige langparkeerterreinen in Spijkenisse laag is. Op zaterdagmiddag bedraagt de bezettingsgraad 16%, op dinsdagmiddag 22% en op dinsdagavond 13%. Tabel 4.4 maakt inzichtelijk wat de bezetting is op de terreinen inclusief de huidige bezetting van langparkeerterrein Van Houtenstraat.

langparkeerterreinen	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
bezetting LP Breestraat	169	42	43	34
bezetting LP Vredeshofstraat	119	3	21	4
bezetting LP Van Houtenstraat		15	19	29
totaal	288	60	83	67
bezettingsgraad		21%	29%	23%

Tabel 4.4: Bezetting overige langparkeerterrein Spijkenisse inclusief bezetting Van Houtenstraat

Uit tabel 4.4 wordt geconcludeerd dat de huidige bezetting van langparkeerterrein Van Houtenstraat opgevangen kan worden op de langparkeerterreinen Breestraat en Vredeshofstraat. De bezettingsgraad van deze parkeerterreinen blijft onder de 30%.

4.2.1 Parkeerbezetting omgeving Van Houtenstraat.

Voor het inzichtelijk maken van de parkeerbezetting in de directe omgeving van de ontwikkellocatie is een parkeerdrukmeting uitgevoerd (zie figuur 4.2 voor het onderzoeksgebied).



Figuur 4.2: Onderzoeksgebied restcapaciteit omgeving Blok 45

In tabel 4.5 is de parkeerbezetting van de directe omgeving opgenomen.

omgeving Van Houtenstraat	capaciteit	zaterdag 14.00 uur	dinsdag 14.00 uur	dinsdag 20.00 uur
huidige bezetting	169	122	81	110
huidige bezettingsgraad		72%	48%	65%

Tabel 4.5: Huidige bezetting omgeving Blok 45 (Van Houtenstraat)

Uit tabel 4.5 blijkt dat de bezetting in de omgeving van J.M. den Uyllaan (Van Houtenstraat) relatief laag is. Op zaterdagmiddag is de hoogste bezettingsgraad gemeten van 72%. Doordeweeks is de bezettingsgraad lager met 65% op de werkdagavond en 48% op werkdagmiddag.

Conclusie

Bij de woningbouwontwikkeling J.M. den Uyllaan is de parkeerbalans sluitend voor bezoekers van dit plan. Voor de bewonersbehoefte worden op eigen terrein 76 parkeerplaatsen gerealiseerd. De totale bewonersbehoefte bedraagt 89 parkeerplaatsen. Het tekort van 13 parkeerplaatsen wordt afgewikkeld in de Kolkplein parkeergarage. Toekomstige bewoners kunnen voor een 2^e of opvolgende auto een abonnement afsluiten voor een parkeerplaats in de Kolkplein parkeergarage. Zij krijgen geen parkeervergunning om 'op straat' te parkeren. De gemeente Nissewaard en ontwikkelaar sluiten een overeenkomst om de reservering van de parkeerplaatsen in de Kolkplein parkeergarage te borgen.

Het langparkeerterrein Van Houtenstraat verdwijnt om J.M. den Uyllaan te kunnen ontwikkelen. De overige langparkeerterreinen rondom het centrum van Spijkenisse hebben voldoende restcapaciteit om de auto's (langparkeerder met vergunning) die daar nu geparkeerd staan op te vangen.

Het bouwplan zal met 72 woningen (427 motorvoertuigen per etmaal) een beperkte toename tot gevolg hebben. Het vervallen van de verkeersbewegingen als gevolg van het vervallen van het langparkeerterrein aan de Van Houtenstraat is hierin bovendien niet meegenomen. Nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling is daarom niet nodig.

4.3 Luchtkwaliteit.

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- Het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de ‘Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’. Voor ontwikkelingen die ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als ‘niet in betekende mate’ worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor ‘woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat’. Er worden in onderhavig plan 72 woningen toegevoegd. Voor de volledigheid hebben we de verkeerscijfers voor het Kolkplein (150 woningen) en J.M. den Uyllaan (72 woningen) samen gevoegd. De verkeerscijfers betreffen voor beide plannen gezamenlijk 1160 verkeersbewegingen per etmaal (zie bijlage Verkeer en Parkeren) In de Nibm tool ziet de berekening er als volgt uit:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1160
Aandeel vrachtverkeer	3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	1,08
	PM ₁₀ in µg/m ³
	0,21
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 4.3: Nibm tool

Voor de volledigheid is uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening ook de heersende luchtkwaliteit in ogenschouw te nemen. Op basis van de landelijk beschikbare GCN-waarden (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) kan gesteld worden dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide 22,0 (2015, gebaseerd op gegevens gcn 2013) microgram per kubieke meter lucht bedraagt en voor fijn stof is dit 22,8 (2015, gebaseerd op gcn 2013) microgram per kubieke meter. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de luchtconcentraties ruim voldoen aan de normering Wet milieubeheer onderdeel luchtkwaliteit (grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof bedragen 40 microgram per kubieke meter, te bereiken in 2015 respectievelijk in 2011).

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling betreft de uitbreiding van 72 woningen. Uit de berekeningen blijkt dat deze toevoeging (samen met de uitbreiding van het Kolkplein van 150 woningen) uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen worden ondervonden.

4.4 Bodem.

In het kader van de voorbereiding van het bouwplan is er door Arnicon op 16 juni 2020 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De conclusie van het onderzoek luidt als volgt:

Conclusies

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd, dat de hypothese "onverdacht" voor bodemverontreiniging wordt bevestigd. De aangetoonde licht verhoogd gehalten aan minerale olie, PCB's en nikkel in de grond en minerale olie in het slib duiden niet op lokale bronnen van verontreiniging. Bij toetsing aan de normen van het Besluit bodemkwaliteit voldoet de grond op de locatie grotendeels aan de criteria voor schone grond. De lichte verontreinigingen geven geen aanleiding tot het verrichten van een nader onderzoek of het nemen van saneringsmaatregelen. De locatie wordt geschikt geacht voor de beoogde bestemming (wonen). De bodemkwaliteit stemt overeen met de verwachting op basis van voorgaande bodemonderzoeken.

Op basis van de resultaten van het verkennend asbestonderzoek wordt geconcludeerd dat de verdenking van bodemverontreiniging met asbest onterecht is. De vrijkomende bovengrond is naar verwachting ten minste geschikt voor hergebruik als klasse industrie grond. De ondergrond is toepasbaar als klasse achtergrondwaarde. Het slib is niet toepasbaar, maar mag op basis van de onderzoeksresultaten wel op de kant worden verspreid.

Aanbevelingen

Aan hergebruik van licht verontreinigde grond zijn beperkingen verbonden. Wanneer grond van de locatie vrijkomt en elders wordt toegepast, dient in principe te worden gehandeld conform het Besluit bodemkwaliteit. Indien grond vrijkomt is de gemeente waar de grond wordt toegepast bevoegd gezag ten aanzien van de bestemming van de grond.

Conclusie:

Dit betekent dat uit het onderzoek blijkt dat er geen milieuhygiënische bezwaren zijn tegen het beoogde gebruik van de grond (wonen). Het rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

4.5 Externe veiligheid.

Normstelling en beleid

Alle ruimtelijke plannen moeten worden getoetst aan het externe veiligheidsbeleid. Deze verplichting is voor wat betreft de risico's van bedrijven vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) voor wat betreft het transport van gevaarlijke stoffen. De toetsing aan het externe veiligheidsbeleid moet worden uitgevoerd wanneer het plangebied gelegen is binnen het invloedsgebied van een risicobron. Wanneer dit het geval is moet beoordeeld worden of het plan voldoet aan de grens c.q. richtwaarde van het plaatsgebonden risico van deze risicobron. Verder zal in dat geval het groepsrisico verantwoord moeten zijn.

De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft op verzoek van de gemeente een inventarisatie gemaakt van alle risicovolle inrichtingen en transportroutes die invloed kunnen hebben op het gemeentelijk grondgebied. Deze inventarisatie heeft de basis gevormd voor de opgestelde signaalkaart NissewaardKernpunt in dit beleid is dat de gemeente bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening houdt met de door de veiligheidsregio Rotterdam-Rijmond aangehouden effectzones bij ongevallen. Voor bestaande situaties is in de visie als uitgangsprincipe aangegeven dat er geen maatregelen op het gebied van externe veiligheid worden opgelegd.

Het plangebied.

In het kader van de externe veiligheid is het dus van belang om te onderzoeken of er in of in de nabijheid van de plangebieden nabij de bouwlocatie relevante inrichtingen en transportroutes aanwezig zijn en zo ja of nader onderzoek noodzakelijk is.

Er vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats in de omgeving van het plangebied. Vervoer over water vindt plaats op de Oude Maas. Echter de Oude Maas bevindt zich op circa 750 meter van de planlocatie, zodat dit geen invloed heeft.

Er kan worden geconstateerd dat er zich in de directe omgeving geen gevaarzettende ondergrondse leidingen dan wel LPG-stations aanwezig zijn.

Ook wordt nog verwezen naar de risicokaart van de provincie Zuid-Holland. Uit deze kaart is op te maken dat er voor het plangebied geen risicovolle zaken aan de orde zijn. De herinrichting van deze locatie heeft geen invloed op deze situatie en levert ook geen extra risico op.



Figuur 4.4: Risicokaart provincie Zuid-Holland met pijl bij planlocatie

Ten slotte wordt nog opgemerkt dat de gemeente Nissewaard haar bewoners actief informeert op het gebied van rampenbestrijding en crisisbeheersing. Door middel van de campagne Denk Vooruit ('Rampen vallen niet te plannen, voorbereidingen wel') worden burgers geïnformeerd hoe men zich kan voorbereiden op een eventuele calamiteit.

Conclusie:

Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat in het onderhavige plan voldaan wordt aan de wettelijke eisen en het geldende beleid op het gebied van externe veiligheid.

4.6 Bedrijven en milieuzonering.

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering. In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is één en ander nader beschreven en uitgewerkt.

In deze VNG-publicatie is ook een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) opgenomen, waarbij per type bedrijf wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen moet worden aangehouden. Zo ontstaat een zone rond een perceel met een bedrijfsbestemming waar in principe geen milieugevoelige

bestemmingen zijn toegestaan. Op deze wijze wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare milieuoverlast voor milieugevoelige bestemmingen aan de orde zal zijn.

Aangezien in het centrumgebied van Spijkenisse bedrijven en milieugevoelige functies reeds naast elkaar voorkomen, wordt voor ruimtelijke plannen gebruik gemaakt van de SvB 'functiemenging'. Bij deze milieuzonering van aanwezige gebieden met functiemenging wordt geen rekening gehouden met richtafstanden, maar met de bouwkundige situatie ten opzichte van milieugevoelige functies in de directe omgeving.

Deze SvB is opgesteld voor functiemengingsgebieden, zoals stadscentra, dorpskernen en winkelcentra en is ontleend aan een model uit de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering". De activiteiten in deze staat bestaan uit categorie A, B of C. De betekenis voor de toelaatbaarheid is als volgt:

Categorie A:

Activiteiten, die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

Categorie B:

Activiteiten, die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving, dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

Categorie C:

De activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdstructuur is aangewezen.

In het aangrenzende gebied worden alleen bedrijven in categorie A en categorie B1 toegestaan. Daar de nieuwe bebouwing los van de bestaande bebouwing wordt uitgevoerd is voldaan aan het vereiste dat zij bouwkundig afgescheiden zijn.

Conclusie:

Dit betekent dat dit onderdeel de planvorming niet in de weg staat.

4.7 Water.

Beleidskader

De beleidscontext voor de visie op de ontwikkeling van het plangebied wordt gevormd door een aantal landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsrapportages.

In dit hoofdstuk zijn de meest relevante gemeentelijke beleidsaspecten op het gebied van riolering en waterhuishouding beknopt samengevat.

Beleidskader Europees en Rijksniveau

Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is een wettelijke richtlijn die tot doel heeft de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater binnen de EU-lidstaten te beschermen en te verbeteren.

Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben de overheden (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) in 2003 afspraken gemaakt om gezamenlijk het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden. De focus lag daarbij sterk op waterkwantiteit (wateroverlast).

Waterschap Hollandse Delta

Waterstructuurplan Spijkenisse (06-04-2005)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is afgesproken dat de gemeenten tussen 2003 en 2006 op grond van de stedelijke wateropgave en rekening houdend met de reeds beschikbare (stroom)gebiedsvisie, eigen waterplannen opstellen.

Om uitvoering te geven aan dit akkoord heeft de gemeente samen met de waterbeheerders in het gebied een waterstructuurplan opgesteld voor het gemeentelijk grondgebied binnen de hoofdwaterkeringen.

De analyse van het waterstructuurplan gaf aan dat het watersysteem in Spijkenisse knelpunten kende. Zonder maatregelen zou in het licht van klimaatverandering, zeespiegelrijzing en bodemdaling, als mede verdere verstedelijking, deze situatie verergeren volgens dit rapport. In de jaren hierna is vooral in Spijkenisse Noord extra aandacht geschonken aan enerzijds het vergroten van de waterberging en anderzijds het verbeteren van de afvoermogelijkheden van overtollig oppervlaktewater uit dit gebied. Inmiddels voldoet Spijkenisse aan de gestelde eisen.

Waterschapsbeleid

Beleid

In het Waterbeheerplan 2016-2021 staat hoe Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land.

Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Blok 45 spijkennis

Betreft

berekening toename verharding / watercompensatie 72 appartementen

Datum

5-1-2021

Bestaande situatie

Onderdeel	aantal	eenheid	betreft
bestaand oppervlaktewater	1890	m2	bestaande waterpartijen conform tekening
aanwezige verharding	2071	m2	aanwezige verharding
aanwezige bebouwing	0	m2	er is geen bebouwing

Nieuwe situatie

Onderdeel	aantal	eenheid	betreft
Nieuw oppervlakte water	2020	m2	nieuwe waterpartijen
Verharding	1788	m2	verhardingen openbaar gebied en eigen terrein
Bebouwing	1576	m2	appartementen complex

Toename verhard oppervlak

verharding	-283 m2
bebouwing	1576 m2
Totaal	1293 m2

10% watercompensatie 129,3 m2

Toename oppervlakte water:

nieuw oppervlakte water	2020 m2
bestaand oppervlakte water	1890 m2
Totaal toename	130 m2

Overschot watercompensatie 0,7

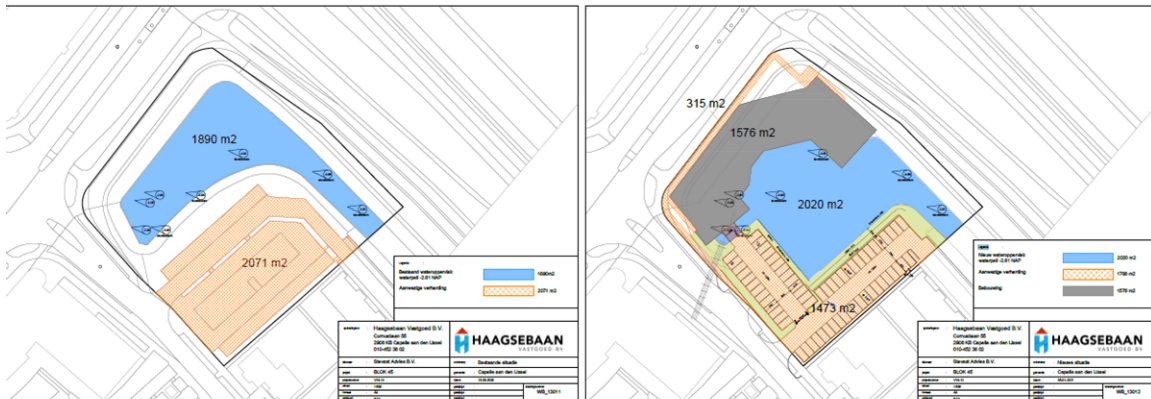
Conclusie

Er wordt 130 m2 wateroppervlakte toegevoegd ten opzichte van de bestaande situatie.

Er is een toename van 129,3 m2 wateroppervlakte benodigd t.g.v. de vereiste watercompensatie.

Er is een overschot van 0,7 m2 waarmee Blok 45 voldoet aan de watertoets.

Dit betekent dat er voldoende watercompensatie in het plan aanwezig is.



Figuur 4.5 bestaand en nieuw water

Schoon inrichten

Het vuilwater wordt afgevoerd via de bestaande riolering. Bij de bouw zal ter bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater geen gebruik worden gemaakt van uitlogende materialen zoals zink, lood, koper en zacht pvc.

Het schoon hemelwater afkomstig van de daken zal via een hemelwaterafvoerleiding via een bestaand hemelwaterafvoerriool op een aangrenzende watergang geloosd worden.

Veilig inrichten

Het plangebied ligt in een beschermingszone van de waterkering.

Conclusie

Het bestemmingsplan tast geen waterbelangen aan.

4.8 Flora en Fauna.

De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden. Op basis van deze wet is het van belang bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. Het gebied vormt geen onderdeel van de provinciaal ecologische hoofdstructuur. Er is geen sprake van een ecologische verbindingszone dan wel een recreatiegebied of een natuurgebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 'Oude Maas' ligt op circa 1,5 kilometer afstand. Het meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Krammer-Volkerak' op een afstand van circa 15 km van het plangebied.

Op 11 mei 2020 heeft ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot een ecologische quickscan uitgevoerd. Hieruit blijkt als volgt:

Beschermde soorten Wnb

- Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen.

- Gezien de uitgevoerde toetsing, kunnen van de amfibieën en grondgebonden zoogdieren alleen ‘vrijgestelde’ soorten aanwezig zijn. Voor deze aangetroffen of verwachte ‘vrijgestelde’ soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en
- Inrichtingen zoals het besproken plan.
- In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde
- nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.
- Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

Gebiedsbescherming en overige natuurwetgeving

- Gezien de aard van de plannen, de reikwijdte daarvan en delocatie van het plangebied ten opzichte van beschermde gebieden is buiten indirecte gevolgen door toegenomen stikstofemissie, op voorhand uit te sluiten dat andere natuurwetgeving dan die beschreven in hoofdstuk 3 en 4 aan de orde is bij uitvoering van de plannen.
- Het geplande project leidt tot verhoogde emissie van stikstof. Aanbevolen wordt een analyse uit te voeren van de hierdoor veroorzaakte extra depositie van stikstof op gevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Als deze depositie boven 0,00 mol/ha/jaar komt bestaat een vergunningsplicht. (Het onderzoek is uitgevoerd zie onder gebiedsbescherming /stikstof.)

Zorgplicht

Voor alle in het wild levende soorten en hun leefomgeving geldt de zorgplicht (zie Bijlage 1.1.1). Teneinde de zorgplicht na te leven kan men voorafgaand aan de werkzaamheden de volgende praktische richtlijnen hanteren:

- Alle aanwezige vegetatie of bodemmateriaal kan gefaseerd verwijderd worden. Dit geeft bodembewonende dieren de kans om in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied te benutten;
- Bij ecologisch gevoelige werkzaamheden kan zodanig worden gewerkt dat richting te behouden leefgebied van aanwezig fauna wordt gewerkt en dieren niet ingesloten raken en (meer) kans hebben te vluchten.
- Om schade aan vissen en amfibieën te beperken moeten de werkzaamheden aan wateren en oevers zoveel mogelijk worden uitgevoerd in de periode augustus tot en met oktober in verband met de perioden van voortplanting en overwintering.
- Uit de te dempen wateren kunnen amfibieën (alle stadia) of vissen verdreven worden door van ‘dicht’ naar ‘open’ te werken en geen dieren in te sluiten. Als dit niet mogelijk is kunnen de dieren weggevangen worden door de wateren af te dammen en het waterniveau te verlagen. Deze dieren kunnen vervolgens worden overgebracht naar een geschikt water in de nabije omgeving.

- Bij werkzaamheden moet voorkomen worden dat 's nachts met sterke bouwverlichting wordt gewerkt.

Aanbevelingen ter bevordering van stadsnatuur

Met behulp van enkele eenvoudige maatregelen kan de natuur in het plangebied versterkt worden en krijgen planten en dieren ook in nieuwe ontwikkelingslocaties de ruimte.

Hiervoor worden voor dit plan de volgende aanbevelingen gedaan:

- Het plaatsen van vleermuiskasten of geschikt maken of open houden van spouwmuren van nieuwbouw voor vleermuizen;
- Plaatsen van voorzieningen voor huismussen, spreeuwen en gierzwaluwen d.m.v. speciale dakpannen, vogelvides of inmetSELstenen;
- Beplanten en aanleggen van groenstructuren met inheemse soorten zoals meidoorn, wilde liguster, klimop en sleedoorn die insecten, vogels en vlinders kunnen aantrekken. Beplanting kan het beste aaneengesloten worden aangelegd omdat daarmee routes ontstaan voor soorten als egel, muizen en vleermuizen.

Gebiedsbescherming/ stikstof

In het kader van de Wet natuurbescherming dient de stikstofdepositie vanwege de betreffende ontwikkeling op nabijgelegen Natura 2000-gebieden inzichtelijk te worden gemaakt. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Oude Maas' ligt op circa 1,5 km van het plangebied. Het meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Krammer-Volkerak' op een afstand van circa 15 km van het plangebied. Uit het uitgevoerde onderzoek (bijlage) blijkt uit de berekeningen geen bijzonderheden, in zowel de gebruiksfase als de bouwfase is de uitkomst een depositie niet groter dan 0,00 mol/ha/jaar.

Conclusie:

Dit betekent dat dit onderdeel voldoet aan de wettelijke eisen.

4.9 Archeologische waarden en cultuurhistorie.

Beleidskader

De gemeente Nissewaard heeft een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten ontwikkeld, waarmee een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen is gewaarborgd.

Ook worden bestemmingsplannen voorzien van een archeologieparagraaf. Meer specifiek is het doel van het voorgenomen archeologisch beleid (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

Inventariserend veldonderzoek.

Op 21 december 2020 heeft Transect een inventariserend veldonderzoek uit gevoerd. De conclusie en het advies luidt als volgt:

Conclusie

- *Tijdens het veldonderzoek is geconstateerd dat in Deelgebied Kolkplein ophooglagen aanwezig zijn, die onderdeel zijn van een middeleeuwse ringdijk (de Lange Schenkeldijk). De lagen zijn vanaf 110-135 cm -Mv intact aanwezig (0,0 m NAP). Daaronder ligt Hollandveen en Afzettingen van Duinkerke-I. Duidelijke uitspraken over de natuurlijke ondergrond zijn verder niet goed te doen vanwege de grote dikte van de ophooglagen hier (tot maximaal 4,5 m -Mv).*
- *In Deelgebied Schenkelweg is onderin sprake van Hollandveen, waarvan de top is geërodeerd. Daarboven liggen geulafzettingen, die gedurende de IJzertijd-Romeinse tijd zijn gevormd (Duinkerke-I) en dekafzettingen van Duinkerke-III. De natuurlijke afzettingen liggen begraven onder circa 1,0 m moderne ophoging. Alleen in het uiterste westen (in boring 7) is mogelijk sprake van een wat oudere ophooglaag. In combinatie met het puin in boring 6 vormt dit deel van het terrein een aandachtsgebied. Eventuele resten kunnen vanaf een diepte van 73-150 cm - Mv hier aanwezig zijn (-1,7 tot -1,9 m NAP).*

Advies

In het plangebied bestaan voornemens tot sloop en nieuwbouw en herinrichting van de openbare ruimte. De exacte omvang van de graafwerkzaamheden ligt nog niet vast, aangezien onderhavig onderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanprocedure. Uit het veldonderzoek is geconstateerd dat in deelgebied Kolkplein vanaf 0,0 m NAP archeologische resten aanwezig kunnen zijn als onderdeel van de Lange Schenkeldijk en mogelijke bewoning erop. Als graafwerkzaamheden in dit deelgebied beneden 0,2 m NAP reiken (met inbegrip van een buffer van 20 cm) kunnen eventuele archeologische resten worden geraakt. Volgens Schoonhoven (2020) zijn in het kader van de plannen ingrepen tussen 0,3 en 1,3 m -Mv gepland. Dit betekent dat op delen de top van de oude dijk geraakt zullen worden. Afhankelijk van de omvang van deze werkzaamheden en de aanwezigheid van bebouwing, verdient het de aanbeveling op die plaatsen een archeologische begeleiding van de werkzaamheden uit te voeren (Proefsleuvenonderzoek Variant Archeologische Begeleiding). Dit geldt eveneens voor het in bijlage 5 aangeduide gebied in het westen van deelgebied Schenkelweg. Wanneer graafwerkzaamheden hier beneden -1,5 m NAP geraken verdient het binnen deze zone ook de aanbeveling de werkzaamheden te begeleiden. De wijze waarop de archeologische begeleiding van de werkzaamheden dient plaats te vinden, zal op voorhand van de werkzaamheden moeten worden verwoord in een Programma van Eisen (PVE). Dit document moet op voorhand van de werkzaamheden zijn beoordeeld en goedgekeurd door de bevoegde overheid (de gemeente Nissewaard).

Voor de overige terreindelen worden geen aanvullende maatregelen voorgesteld. Wel geldt, dat op het moment dat tijdens graafwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische zaken worden aangetroffen, er een wettelijke plicht is deze vondsten te melden bij de bevoegde overheid (gemeente Nissewaard).

Bovenstaande vormt een advies. Op grond van de resultaten van het rapport en het advies zal het bevoegd gezag (de gemeente Nissewaard) een besluit nemen over de

daadwerkelijke omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden binnen het plangebied.

Programma van Eisen

In het plangebied zal bebouwing worden gesloopt en daarna nieuwbouw worden gerealiseerd. Bij de voorgenomen werkzaamheden kunnen eventueel aanwezige archeologische waarden worden aangetast. Het bureauonderzoek wijst namelijk uit dat zich in het gebied archeologische waarden kunnen ophouden, waarbij vaststaat dat de ontwikkeling van het gebied gepaard zal gaan met grondroerende werkzaamheden. Plaats, aard, omvang en diepte van die werkzaamheden worden hieronder beschreven (zie Geplande werkzaamheden). De combinatie van archeologische verwachting en voorgenomen werkzaamheden maakt het uitvoeren van een inventariserend veldonderzoek noodzakelijk. Op verzoek van de gemeente Nissewaard heeft Archeologie Rotterdam (team Beheer en Beleid) een Programma van Eisen voor de uitvoering van een verkennend en karterend veldonderzoek opgesteld. Uitvoering van het plan zal overeenkomstig dit Programma van Eisen geschieden. Het Programma van Eisen is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Conform het uitgevoerde archeologisch onderzoek zal er aanvullend onderzoek worden gedaan overeenkomstig dit Programma van Eisen.

4.10 Geur.

Het perceel bevindt zich niet binnen een geur- en/of stankcirkel, waardoor het aspect geur/stank geen belemmeringen oplevert voor de realisering van het bouwplan.

4.11 Kabels en leidingen.

De kabels en leidingen in de omgeving staan de voorgestane ontwikkeling niet in de weg. Bij de uitvoering van de (grond)werkzaamheden zal uiteraard rekening worden gehouden met de aanwezige ondergrondse infrastructuur.

4.12 Molenbiotoop.

In het noorden van het plangebied, op de hoek van het Noordeinde en de Schenkelweg, staat de molen Nooit Gedacht. De molen is een rijksmonument.

Binnen een straal van 400 meter vanuit molen Nooit Gedacht aan het Noordeinde 99 is een provinciale regeling van toepassing die de vrije windvang van traditionele windmolens beschermt. Deze zogenaamde molenbiotoop duidt maximaal toegestane bouwhoogten (ten opzichte van NAP) aan binnen een straal van 400 meter, waarmee het windrecht is gewaarborgd. Een groot deel van het centrumgebied valt binnen de molenbiotoop. Ter bescherming zijn regels in dit bestemmingsplan opgenomen.

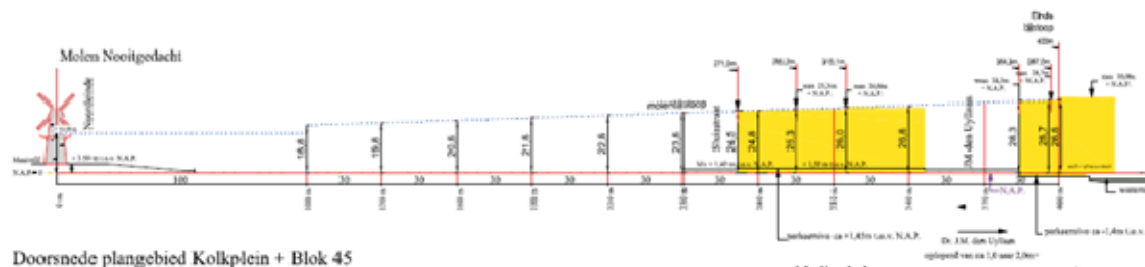
De essentie van de molenbiotoop is dat de vrije windvang van de molen niet wordt beperkt door de hoogte van bebouwing binnen een afstand van 400 meter tot de molen. De hoogte wordt berekend aan de hand van het volgende:

- binnen een afstand van 100 m tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- binnen een afstand van 100 tot 400 m tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht met een hoogte die meer bedraagt dan $1/30$ van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen, gerekend vanaf de onderste punt van de verticaal staande wiek.



Figuur 4.6 uitsnede molenbiotoop met globale intekening plangebied

In figuur 4.7 is de bovenste horizontale rode lijn de lijn van de vrije windvang van de molenbiotoop. Zoals te zien is op de tekening blijven de te bouwen gebouwen binnen deze lijn. De molenbiotoop loopt voor een klein gedeelte over het plangebied. De maximale hoogte in het bestemmingsplan binnen de molenbiotoop is 28,6 meter ten opzichte van 0 NAP. Buiten de molenbiotoop wordt dit 30 meter. Er wordt op dit moment geen gebruik gemaakt van de verlengde vrijstelling van de theatertoren (blauwe lijn in figuur 4.7).



Figuur 4.7 Gebouwen binnen hoogte molenbiotoop

Dit betekent dat dit onderdeel voldoet aan de wettelijke eisen.

4.13 Milieueffectrapportage.

Vormvrije mer.

Op basis van het hierna volgende zal het college van burgemeester en wethouders voor de vaststelling van het plan een besluit nemen dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

Het plan maakt ontwikkelingen mogelijk die vallen onder categorie D11.2 van het Besluit m.e.r. Een m.e.r. beoordeling is in dat geval op basis van de Wet milieubeheer verplicht. In de ruimtelijke onderbouwing is al ingegaan op de verschillende onderdelen. Echter hieronder motiveren wij nogmaals dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten gevolge van het plan optreden een en ander overeenkomstig de criteria genoemd in Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- De omvang van het project betreft een uitbreiding van bestaand stedelijk gebied met in planologische zin 72 woningen.
- Er is geen cumulatie met andere projecten.
- De productie van afvalstoffen is niet aanwezig. Huishoudelijk afvalwater wordt via de riolering afgevoerd.
- Er is geen sprake van verontreiniging en hinder. Wij verwijzen naar onderdeel bedrijven en milieuzonering onder 4.6.
- Er is geen risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering. We verwijzen naar het onderdeel externe veiligheid zoals beschreven onder 4.5.
- Er zijn geen risico's voor de menselijke gezondheid. Wij verwijzen naar het onderdeel externe veiligheid, zoals beschreven onder 4.5.

2. Plaats van het project

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bestaande grondgebruik betreft wonen.
- Het gebied ligt niet in een beschermingszone, ligt binnen het bestaand stedelijk gebied maar betreft vervangende nieuwbouw met een toevoeging van 72 woningen, hetgeen past bij het landschap ter plaatse.
- Het gebied heeft geen hoge bevolkingsdichtheid en is cultureel en archeologisch gezien niet waardevol. Wij verwijzen naar paragraaf 5.9.
- Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, te weten 'Oude Maas' ligt op circa 1 kilometer afstand van het gebied.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Gezien de kleinschaligheid van het project zijn er geen potentiële aanzienlijke effecten te verwachten. Dit is ook beschreven in hoofdstuk 4 van deze toelichting

5. Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden, door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen, de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden de regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden.

5.2 Juridische vormgeving

De Wro bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moeten worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi.

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

- inleidende regels
- bestemmingsregels
- algemene regels
- overgangs- en slotregels

Inleidende regels

Begrippen

Dit artikel definieert de begrippen die in het bestemmingsplan worden gebruikt. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

Bestemmingsregels

In het hoofdstuk bestemmingsregels zijn in de planregels alle bestemmingen opgenomen met de daarbij behorende bestemmingsomschrijving. In het plan zijn de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer -2', 'Water' en 'Wonen -3' opgenomen. Tevens is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 1' en '2' opgenomen

Op de bestemming ‘Groen’ mogen groenvoorzieningen, fiets- en / of voetpaden, sportvoorzieningen, speelvoorzieningen en hierbij passende, openbare verblijfsvoorzieningen, bijbehorende verhardingen en watergangen, aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeersvoorzieningen, bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals straatmeubilair, reclameborden, kunstwerken, parkeer- en speelvoorzieningen, abri's en nutsvoorzieningen.

Op de bestemming ‘Verkeer – 2’ mag een verblijfsgebied met een functie voor verblijf, en zijn verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen, ontsluitingswegen, woonstraten en pleinen, voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen, bermen en watergangen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, straatmeubilair en dergelijke en speel- en verblijfsvoorzieningen toegestaan.

De bestemming ‘Water’ mag gebruikt worden voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging, waterlopen met bijbehorende taluds, bermen, groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen, kunstwerken en kademuren.

Op de bestemming ‘Wonen-3’ mag gewoond worden in gestapelde woningen en mogen bij deze doeleinden behorende voorzieningen, zoals erven, tuinen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen.

De dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie – 1’ en ‘2’ is opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden ter plaatse.

Algemene regels

In dit onderdeel van de regels komen algemene regels aan de orde die gelden voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen.

Antidubbeltelbepaling

Een antidubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de antidubbeltelbepaling wordt bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.2.4 Bro).

Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat een regeling voor wat in ieder geval onder strijdig gebruik wordt verstaan.

Algemene aanduidingsregels

Dit artikel bevat een regeling voor de aanduiding Molenbiotoop.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarvan kan worden afgeweken met een omgevingsvergunning. Het gaat hierbij om de bevoegdheid om af te wijken van regels die gelden voor alle bestemmingen in het plan.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel wordt het mogelijk gemaakt om onder voorwaarden het plan wijzigen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van bestemmingsgrenzen.

Overgangs- en slotregels

In het afsluitend onderdeel komen de overgangs- en slotregels aan de orde.

Overgangsrecht

De formulering van het overgangsrecht is bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.2.1 Bro).

Slotregel

Deze regel bevat de titel van het plan.

6. Economische uitvoerbaarheid.

Het plan omvat de realisering van 72 woningen. Het betreft een herinrichting van het gebied ter plaatse. De percelen zijn in eigendom van de gemeente. Het plan wordt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemers ontwikkeld. De gemeentelijke kosten worden gedekt vanuit de opbrengsten uit gronduitgifte. Hierover heeft de gemeente in juni 2020 een overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer.

Dit betekent dat het kostenverhaal is verzekerd. De financiële dekking voor het plan is hiermee geregeld en de economische uitvoerbaarheid is voldoende gewaarborgd. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro te worden vastgesteld.

7. Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de vooroverlegpartners. Tijdens de ter inzage termijn hebben de Veiligheidsregio, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en het Waterschap Hollandse Delta een vooroverlegreactie ingediend.

In de bijgevoegde nota inspraak zijn deze vooroverlegreacties opgenomen.

8. Participatie en inspraak

Participatie.

8.1 Inleiding.

In het kader van de participatie zijn bijna 700 brieven verspreid. Alleen de direct omwonenden (386 adressen) zijn op 25 juni 2020 uitgenodigd voor een bijeenkomst op 2 en 7 juli 2020. Betrokkenen kunnen ook via website informatie ontvangen en reactie verstrekken. De RIVM richtlijnen zijn hierbij uitgangspunt geweest. Daarnaast hebben circa 290 adressen op 26 juni 2020 een brief ontvangen met informatie over de projecten en hebben de mogelijkheid gekregen digitaal of per post te reageren

8.2 Bijeenkomsten.

Direct omwonenden van het Kolkplein en J.M. den Uyllaan zijn uitgenodigd voor bijeenkomsten op 2 en 7 juli (met sessies van 45 minuten). Voor de bijeenkomsten op 2 juli hebben zich negen mensen aangemeld en zijn er zes mensen daadwerkelijk gekomen. Voor de bijeenkomsten op 7 juli hebben zich geen mensen aangemeld, deze bijeenkomsten zijn vervallen.

Bij de bijeenkomst op 2 juli was een relevante vertegenwoordiging van bestuurders, ambtenaren en projectontwikkelaar Haagsebaan Vastgoed B.V. aanwezig.

Het aanwezige materiaal werd door aanwezige omwonenden gewaardeerd vanwege de duidelijkheid en volledigheid.

Een groot deel van de bezoekers ($\frac{2}{3}$ van de aanwezigen) hebben gevraagd naar de huur- en koopmogelijkheden van de nieuwbouwwontwikkeling. Bezoekers hebben aangegeven hier te zijner tijd graag gebruik van te willen maken.

De overige vragen en reacties zijn per thema hieronder opgenomen.

8.3 Reactieformulieren.

Er zijn 4 reactieformulieren en een schriftelijke reactie ingediend. Hieronder zijn de vragen gesteld tijdens bijeenkomst en via reactie formulieren thematisch opgenomen. Alle binnengekomen vragen en opmerkingen, te weten mondeling tijdens bijeenkomst, via reactieformulieren en email, zijn hieronder per thema gerangschikt en voorzien van gemeentelijke reactie (*cursief*).

Algemeen

Indiener is het niet eens met de plannen herontwikkeling J.M. den Uyllaan.

Het feit dat er een groot tekort is aan woningen en deze locatie al sinds de groeikernperiode voor woningbouw was bestemd is het logisch deze nu uit te werken als woningbouwlocatie.

Uitzicht

Meerdere omwonenden geven aan bezwaar te hebben tegen de hoogte van de bebouwing vanwege het verlies van vrij uitzicht en vermindering woonplezier. Een bewoner geeft

aan bewust te hebben gekozen voor de kopse kant Multatuliflat vanwege het vrije uitzicht op de brug, de Schenkelweg, de singel met de eendjes, zwanen enz. en begrijpt niet dat er geen rekening gehouden wordt met het feit dat er vele ouderen wonen en genieten van het dagelijkse uitzicht.

Het uitzicht vanuit de woning van appellanten zal wijzigen. De aantasting van het uitzicht is echter niet zo ernstig dat hieraan doorslaggevende betekenis toekomt. Hierbij hebben wij mede in aanmerking genomen dat de afstand tussen de nieuw te bouwen woningen en de woningen van appellanten acceptabel is. Wij vinden het belang van appellanten niet zo zwaarwegend dat daarom afgezien zou moeten van de ontwikkeling van onderhavig plangebied. Daarbij hebben wij tevens in aanmerking genomen dat volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in zijn algemeenheid geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Het belang van de ontwikkeling van een gewenste ontwikkeling van het bouwplan weegt in dit geval zwaarder dan de mogelijke aantasting van genoemde waarden en gevoelens van de omwonenden. Dit neemt niet weg dat de gemeente zich inzet om mogelijke hinder voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden. In welke mate genoemde effecten voor een ieder afzonderlijk gelden is in zijn algemeenheid niet te beantwoorden. De door de omwonenden geschetste effecten zijn niet uit te sluiten maar zijn onvermijdelijk verbonden met het in ontwikkeling brengen van het gebied. In het maatschappelijke verkeer zal een ieder binnen de grenzen van redelijkheid en billijkheid daarvan de gevolgen moeten aanvaarden.

Groen

Meerdere reacties geven aan het verdwijnen van de treurwilg jammer te vinden (mooie treurwilg die kort geleden nog door een boomchirurg onder handen genomen is).

De gemeente vindt het ook jammer dat de treurwilg moet wijken voor de nieuwbouw. Door de centrale ligging binnen het plangebied was de boom echter niet in te passen. De treurwilg is een niet-inheemse boomsoort en hij heeft geen bijzonder ecologische waarden. Bij het verdere ontwerp van het plangebied zal ruime aandacht zijn voor het realiseren van kwalitatief groen in het plangebied waaronder ook nieuwe bomen.

Duurzaamheid

Indiener vindt plannen prachtig en wenst gemeente succes met het vervolg. Aandacht wordt gevraagd voor de groenvoorziening en duurzaamheid. Er wordt gehoopt dat daar aandacht naar zal uitgaan. Ook wordt gevraagd of er sedumdaken of daktuinen komen en of er nagedacht is over “hangende” tuinen?

Dank voor het compliment en goed dat u aandacht vraagt voor duurzaamheid en groenvoorziening. In het kader van duurzaamheid worden de daken ook voor het plaatsen van zonnepanelen benut. In het kader van hittestress is het gewenst het percentage verharding terug te dringen. Boven de parkeervoorzieningen worden deels sedumdaken ingepast, gecombineerd met gezamenlijke buiten-/verblijfsruimte voor de bewoners. Ook vanuit de gemeente is het gewenst dat er kwalitatief groen in het plangebied wordt ontworpen en deze uitgangspunten zijn ook aan de ontwikkelaar meegegeven.

De nieuwbouw krijgt geen gasaansluiting en er wordt zoveel als mogelijk energieneutraal ontworpen. Uw voorstel voor hangende tuinen is ook doorgespeeld aan de ontwikkelaar.

Waterpartij

Betreurt wordt als de waterpartij met bijbehorende natuur (waaronder zwanen) verdwijnt. *De waterpartij verdwijnt niet maar wordt verplaatst en vergroot. Door de nieuwe bebouwing zal deze ook deels aan het zicht van de bestaande bebouwing worden onttrokken. Gezien de waarde van groen voor de woon- en leefkwaliteit is dit ook onderdeel van de planontwikkeling. Een deel van het talud is straks bebouwd, maar de helft blijft groentalud. De zwanen zullen het water dus kunnen blijven bezoeken.*

Sociale huurwoningen

Aandacht wordt gevraagd voor sociale huurwoningen voor minderbedeelden, omdat mensen vaak jaren op de wachtlijst staan en er de laatste jaren geen huurwoningen bijkomen voor huurprijzen tussen de € 600 - 650.

Het aantal aanwezige sociale huurwoningen in Nissewaard is voldoende voor het aantal inwoners dat op grond van hun inkomen aangewezen is op dit deel van de woningvoorraad, te weten 19.800 sociale huurwoningen.

U heeft gelijk dat de wachttijd voor een sociale huurwoning lang is, op dit moment zelfs meer dan vier jaar.

In Nissewaard wonen echter relatief veel mensen scheef (13,6%), dit betekent dat ze in een sociale huurwoning wonen terwijl hun (hogere) inkomen dit niet noodzakelijk maakt. Deze mensen kunnen doorstromen naar middenhuur (huurprijs van 750 tot 950 euro) of koopwoningen mits deze voor hun aantrekkelijk zijn.

Door ervoor te kiezen om ter plaatse Kolkplein ook middel dure koop en/of huur te bouwen wordt de kans vergroot dat door doorstroming woningen in het sociale huursegment vrijkomen. Ook de bouw van middel dure koopappartementen leidt tot doorstroming van bewoners waardoor elders woningen beschikbaar komen.

In het gesloten Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam zijn de regionale afspraken vastgelegd. Hierin is vastgelegd dat de gemeente Nissewaard 28 extra sociale huurwoningen tot 2030 moet bouwen. Alle sociale huurwoningen die in het kader van de transformatie van Sterrenkwartier en De Hoek worden gesloopt, worden gecompenseerd. Deze worden elders in de gemeente gebouwd zoals binnen plangebied Heijwegelaan en Elementen. Daarnaast spelen er verschillende initiatieven van particuliere ontwikkelaars, waarbij leegstaand vastgoed getransformeerd wordt tot goedkope woonruimte. Via diverse maatregelen probeert de gemeente wachttijd te reduceren. Het betreft echter een regionaal vraagstuk wat niet opgelost wordt door alleen maar sociale huurwoningen bij te bouwen, ook in de andere prijscategorieën die de gemeente wil laten bouwen ter plaatse Kolkplein en Blok45 (J.M. den Uyllaan) is een tekort.

Verkeer

Een van de aanwezigen heeft aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid bij de kruising aan de Dr. J.M. Den Uyllaan en Thorbeckelaan. Bezoekster gaf aan dat hier regelmatig (bijna) ongelukken gebeuren.

Er gebeuren inderdaad af en toe bijna ongevallen ter hoogte van de oversteek tussen voertuigen en overstekende voetgangers. Gevraagd is aan de verkeerskundige, in overleg met stadsbeheer serieus naar situatie te kijken en met een advies en voorstel te komen. Zodra meer bekend is wordt dit bekend gemaakt.

Een bewoonster Dr. J.M. Den Uyllaan (City Plaza) vraagt of er ook een rotonde komt voor de snelle rijders onder ons? Dat zou zij fijn vinden tegen geluidsoverlast van racers die zij nu ervaart.

Deze suggestie is ook doorgegeven aan de betrokken verkeerskundige. Het aanpassen van de huidige verkeerstructuur staat overigens los van de planontwikkeling op de locatie en zal separaat verder worden onderzocht en betrokken bij meerjarenuitvoeringsplan.

Indiener geeft aan dat er in de huidige situatie veel ruimte is om te parkeren en dat zij vreest dat dit straks niet meer het geval zal zijn.

Parkeren is een integraal onderdeel van de planontwikkeling. Voor de nieuwbouw geldt een parkeernorm die varieert tussen 1,2 pp per woning voor goedkope appartement en 1,6 pp voor een duur appartement. Na realisatie van de plannen verwacht de gemeente dat er voldoende parkeergelegenheid blijft.

Het langparkeerterrein Van Houtenstraat betrof een tijdelijke voorziening langparkeerterrein (lp) met 68 parkeerplaatsen. Op basis van parkeerdrukmetingen in 2019 bleek de bezetting te variëren tussen 22 en 43%. Ook het lp Vredehofstraat en Breestraat hebben een lage bezetting, de bezettingsgraad blijft daar beneden de 30%. Het langparkeerterrein Van Houtenstraat verdwijnt om J.M. den Uyllaan te kunnen ontwikkelen. De overige langparkeerterreinen rondom het centrum van Spijkenisse hebben voldoende restcapaciteit om de auto's (langparkeerder met vergunningen) die daar nu geparkeerd staan op te vangen.

Woningwaardevermindering

Ook wordt aangegeven bezwaar te hebben tegen planontwikkeling vanwege woningwaardevermindering.

De gemeente streeft een zorgvuldige inpassing van de nieuwbouw na, mede om schade te voorkomen. Dit heeft betrekking op situering, vormgeving en hoogte van de bebouwing. Als eigenaren van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering voorziet de Wet op de Ruimtelijke ordening in een zogeheten 'tegemoetkoming in schade', voorheen 'planschade'. Dit betreft het financiële nadeel dat een betrokkene heeft door het verschil tussen de nieuwe (onvoorziene) planologische situatie en de bestaande/oude situatie. Een vergoeding van het financiële nadeel kan pas aangevraagd worden als er sprake is van een onherroepelijk bestemmingsplan, uitwerkingsplan, wijzigingsplan of een onherroepelijke omgevingsvergunning (gericht op het afwijken van het bestemmingsplan).

8.4 Samenvattend.

De bijeenkomsten zijn door zes mensen bezocht (9 aanmeldingen). Er zijn tot op heden 3 reactieformulieren en 1 schriftelijke reactie (door inspreker december 2019) ingediend.

De website is door 78 mensen bezocht.

De inspraakreacties maken dat het groenaspect bij de uitwerking nog explicieter aandacht zal krijgen.

Bijlage adressen:

De volgende adressen zijn geïnformeerd en uitgenodigd voor bijeenkomst:

Dr. J.M. den Uyllaan 17 t/m 33, 115 t/m 217, 34 t/m 40, 76 t/m 94, 134 t/m 152, 196 t/m 214, 240 t/m 250, 272 t/m 282, Thorbeckelaan 1 t/m 15, Heemskerkplantsoen 1 t/m 3, Van Houtenstraat 1 t/m 17, Japhet Hoorwegsingel 1 t/m 41, Damstraat 2 t/m 98
Gorsstraat 6 t/m 16, 1, 67 t/m 85, 147 t/m 169, 231 t/m 253, 315 t/m 337, 399 t/m 405, Nieuwstraat 408 t/m 434.

De volgende adressen zijn geïnformeerd en zijn uitgenodigd schriftelijk te reageren:

Dr. J.M. den Uyllaan 1 t/m 15 en 35 t/m 113, 4 t/m 32, 42 t/m 74, 96 t/m 132, 154 t/m 194, 216 t/m 238, 252 t/m 270, Thorbeckelaan 2 t/m 22, Heemskerkplantsoen 5 t/m 7, Gerard Fonkertsingel 2 t/m 10, Gorsstraat 5 t/m 65, 87 t/m 145, 171 t/m 229, 255 t/m 313, 339 t/m 397, Nieuwstraat 356 t/m 406.

8.5 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan “J.M. den Uyllaan” heeft met ingang van 16 september 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen voor inspraak. Tevens is het plan in vooroverleg gezonden aan diverse instanties. Tijdens de termijn zijn vier inspraakreacties ingediend, tevens hebben de Veiligheidsregio, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en het Waterschap Hollandse Delta een vooroverlegreactie ingediend.

In de bijgevoegde nota inspraak zijn deze inspraakreacties opgenomen.

Ambtshalve is er in de toelichting een archeologisch inventariserend veldonderzoek opgenomen en zijn er een aantal ondergeschikte tekstuele wijzigingen doorgevoerd. Ook op de verbeelding zijn een aantal kleine verschuivingen van bestemmingen opgenomen.

8.6 Zienswijze

Het ontwerp bestemmingsplan zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn kan door een ieder mondeling of schriftelijk een zienswijze tegen het ontwerpplan bij de gemeenteraad worden ingediend.

Gedurende de termijn dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is er 1 schriftelijke zienswijze ingediend en buiten de termijn ook 1. De nota beantwoording zienswijze bestemmingsplan J.M. den Uyllaan voorziet in de beantwoording en is bij dit bestemmingsplan gevoegd.