

Toelichting bestemmingsplan ‘woningen J. Witteveenlaan Spijkenisse’ gemeente Nissewaard



December 2022

INHOUDSOPGAVE	PAG.
Inleiding	3
1.1 Aanleiding en ligging plangebied	3
1.2 Vigerend ruimtelijk regime	5
1.3 Leeswijzer	6
2. Beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid	13
3. Ruimtelijke & functionele analyse	17
3.1 Ruimtelijke analyse	17
3.2 Functionele analyse	18
4. Algemene realiserings- en uitvoeringsaspecten	19
4.1 Geluid	19
4.2 Verkeer	23
4.3 Luchtkwaliteit	27
4.4 Bodem	29
4.5 Externe veiligheid	30
4.6 Bedrijven en milieuzonering	31
4.7 Water	33
4.8 Flora en Fauna	36
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	38
4.10 Geur	39
4.11 Kabels en leidingen	39
4.12 Milieueffectrapportage	39
5. Juridische planbeschrijving	41
5.1 Inleiding	41
5.2 Juridische vormgeving	41
6. Economische uitvoerbaarheid	43
7. Overleg ex artikel 3.1.1. Bro	44
8. Inspraak en zienswijzen	45
8.1 Inleiding	45
8.2 Bijeenkomsten	45
8.3 Reactieformulieren	45
8.4 Inspraak	45
8.5 Zienswijzen	45

Bijlagen:

- Bijlage 1: Verkennend bodem- asbestonderzoek
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 3: Archeologisch onderzoek (PM)
- Bijlage 4: PvE Boor
- Bijlage 5: Vormvrije Mer
- Bijlage 6: AERIUS-berekening aanlegfase
- Bijlage 7: Ecologisch onderzoek
- Bijlage 8: Verkeersadvies (memo parkeren en parkeernota 11.05.20222021)
- Bijlage 9: Advies wateraspecten
- Bijlage 10: Document vragen/antwoorden na inloopbijeenkomst 5 juli 2021
- Bijlage 11: Stedenbouwkundige uitgangspunten
- Bijlage 12: Nota van inspraak en overleg
- Bijlage 13: Nadere verkeersanalyse omgeving Heijwegenaan

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en ligging plangebied

Het plan is opgevat om het gebied met maatschappelijke functies aan de J.A. Heijweg en laan te herontwikkelen. Hierna is het totaal daarbij betrokken gebied weergegeven.



Figuur 1.1: totale gebied dat wordt herontwikkeld



Figuur 1.2 bestaande gebruikssituatie totale plangebied

Daarnaast worden er in het plangebied 273 woningen gebouwd, dit ter voorziening in de grote behoefte aan woningen in Spijkenisse. Hierna een beeld van de toekomstige inrichting.



Het hart van het gebied zal bestaan uit groen, water en buitensportfaciliteiten voor de nieuwe scholen.

Voor het overige wordt het plangebied ingericht met hoven met eengezinswoningen. In het gehele plangebied wordt voorzien in parkeergelegenheid.

Vanwege de aard van de verschillende ontwikkelingen en de fasering is de ruimtelijke herontwikkeling van het plangebied opgedeeld in drie bestemmingsplannen (zie figuur 1.4). Te weten: 1. Scholen en ontsluitingsweg (blauw); 2. Woningen/parkeren/sporthal J. Witteveenlaan (roze); 3. Woningen J.A. Heijwegelaan (oranje).



Figuur 1.4: globale begrenzing plangebieden drie bestemmingsplannen

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de bouw van 137 woonappartementen met bijbehorende parkeervoorziening en sporthal Den Oert aan de J. Witteveenlaan (roze kleur).

1.2 Vigerend ruimtelijk regime

Op dit moment geldt voor het plangebied de beheersverordening 'Voorzieningen Groene Kruisweg'. De beheersverordening geeft de bestaande bouw- en gebruiksfuncties aan als zijnde ruimtelijk toegestaan.

Het plan voor de bouw van de woningen aan de J. Witteveenlaan is niet in overeenstemming met deze beheersverordening.



Figuur 1.5 deel verbeelding geldende beheersverordening ‘Voorzieningen Groene Kruisweg’

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: Inspraak en zienswijzen

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie

De in september 2020 vastgestelde Nationale omgevingsvisie (NOVI) vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Daarnaast beschrijft de NOVI nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in 4 prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Gezien het hoge abstractieniveau van de nationale belangen uit de NOVI, heeft het NOVI geen directe implicaties voor de ontwikkeling en kan de voorgenomen ontwikkeling in algemene zin bijdragen aan de belangen uit het NOVI. Het NOVI heeft geen consequenties voor de voorgenomen ontwikkeling.

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 gaat het om een gebiedsontwikkeling waarbij 273 woningen worden toegevoegd. Dit wordt gezien als stedelijke ontwikkeling. De ladder dient daarom afgelopen te worden.

Nieuwe ontwikkeling.

De ontwikkeling betreft een nieuwe ontwikkeling. Bestaande schoolbebouwing wordt gesloopt en in het totale plan worden 273 woningen gebouwd (voorliggend bestemmingsplan ziet toe op 137 woningen). Daarnaast worden twee nieuwe schoolgebouwen gerealiseerd. Ten aanzien van de nieuwbouw van de woningen kan het volgende worden vermeld.

Kwalitatieve behoefte.

Zoals uit de structuurvisie blijkt wordt het gebied op de kaart aangeduid als herstructureringsgebied. In het ontwikkelperspectief voormalige groeikern Spijkenisse ‘Nissewaard naar 2040’ is een aantal opgaven geformuleerd voor de ontwikkeling van de gemeente. Onderdeel daarvan is de verdichting van wonen rondom metrostations en daarnaast transformatie van gebieden. Tevens is ingezet op het beter verbinden van de wijken langs de ring van Spijkenisse. Veel van deze wegen zijn overgedimensioneerd. Dit biedt ruimte voor binnenstedelijke inbreiding. Daarnaast is als uitgangspunt gekozen het differentiëren van het woningaanbod zodat voor verschillende doelgroepen passend aanbod te vinden is. Het plan ligt aan de rand van het centrum van Spijkenisse.

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 gebieden die heringericht wordt. De huidige scholenbebouwing is sterk verouderd. Vernieuwing van de schoolbebouwing, in combinatie met het creëren van ruimte voor de bouw van een onderscheidend woonmilieu is op deze plaats gewenst.

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. Daarnaast is er ook behoefte aan de bouw van ééngezinswoningen.

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 273 woningen van de gehele gebiedsontwikkeling 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.

Ligging in bestaand stedelijk gebied.

De ontwikkeling ligt in het bestaand stedelijk gebied. Hierbij wordt verwezen naar de in paragraaf 2.2 opgenomen 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.

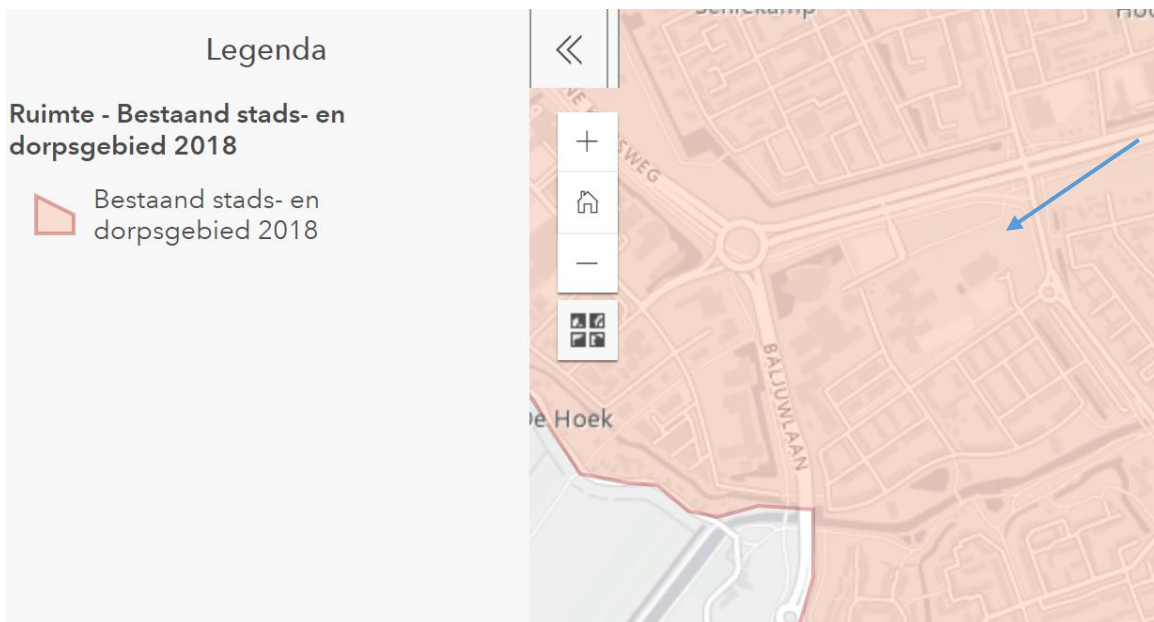
Het nieuwe omgevingsbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

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 provincie Zuid-Holland

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 ingegaan 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 de 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 137 appartementen betreft, gezien de ligging van het gebied aan de rand van 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’ zijn “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.

Klimaatadaptie

In artikel 6.50 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland is bepaald dat in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering, uitgewerkt in de thema's:

- a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
- b. overstroming;
- c. hitte;
- d. droogte.

Ad a. In onderhavige situatie gaat het om het afbreken van verouderde schoolbebouwing. Daarvoor in de plaats komen twee nieuwe schoolgebouwen en in totaal 273 woningen, deels gestapeld en deels grondgebonden. Waarbij onderhavig plan toeziet op de bouw van een appartementengebouw met 137 appartementen. Uit de berekening van de huidige en toekomstige verdeling van het land- en watergebruik van het plangebied (zie paragraaf 4.7) blijkt, dat er een surplus aan oppervlaktewater wordt aangebracht in het plangebied. Hierdoor wordt er in het plangebied voldoende ruimte gecreëerd voor de opvang van overvloedige neerslag en wordt wateroverlast daarmee voorkomen.

Bij de uitwerking van de bouwplannen voor de woningen zal aandacht worden besteed aan de gemeentelijke- en provinciale leidraden voor klimaatadaptief bouwen.

Ad b. De te realiseren bebouwing wordt niet gebouwd nabij een waterkering.
Ad c en d. Door de relatief beperkte omvang van het bouwplan is er geen sprake van invloed op toename van hitte of droogte.

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 uitbreidingswijken.

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.

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 benoemt 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 aan de rand van het centrum draagt bij aan deze opgaven. Met de nieuwbouw van de scholen en de woningen wordt voorzien in de verdichtingsopgave en de vraag naar nieuwbouwappartementen en eengezinswoningen nabij het centrum. Daarbij draagt dit plan bij aan differentiatie binnen de woningvoorraad, de appartementen zullen worden verdeeld in zowel koop- als huurappartementen. Daarnaast komen er appartementen voor sociale huur beschikbaar.

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.

In paragraaf 4.7 van deze toelichting komen de wateraspecten aan de orde.

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 klimaatadaptatieve 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.

De nieuwe school- en woonbebouwing wordt aangesloten op de nieuwe in het plangebied aan te leggen riolering.

Verkeer: beleidsnota, wegcategoryeringsplan

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.

Hierin is opgenomen dat voor het parkeren in de nieuwbouw de (meeste actuele) CROW-kengetallen worden aangehouden (midden van de bandbreedte, voor dit gebied categorie 'sterk stedelijk'). De parkeernota waarin deze CROW-kengetallen zijn opgenomen is de Parkeernormering Nissewaard.

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 notitie geeft de werkwijze weer voor het bepalen van de parkeer-eis bij een nieuwe ontwikkeling of functiewijziging van een locatie of gebied.

Onder 4.2 wordt aandacht besteed aan het parkeren.

Woonvisie

In de woonvisie 'Nissewaard woont' zijn de volgende punten voor onderhavig plan van belang:

1. Er worden alleen nog nieuwbouwwoningen gerealiseerd in segmenten en woonmilieus die iets toevoegen. Dat kan zowel een kwantitatieve als kwalitatieve toevoeging zijn.
2. De woningen zien er aantrekkelijk uit, hebben een eigen identiteit en een hoge kwaliteit.
3. Het straatbeeld kenmerkt zich door afwisseling. De buurten zijn transparanter en er is meer stedenbouwkundige samenhang.
4. De eenzijdigheid van de woningvoorraad wordt doorbroken, onder andere via renovatie of herstructurering.
5. Bestaande woonmilieus worden versterkt door verbetering van de openbare ruimte en woningen
6. In de wijken en kernen wordt het bestaande groen in stand gehouden en versterkt.

De bouw van de woningen past 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.

Het her in te richten gebied is gelegen aan de J. Witteveenlaan te Spijkenisse.

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.

De bebouwing die plaats gaat maken voor nieuwbouw zijn de scholen Penta aan de J.A. Heijweg en My College aan de Zinkseweg (behoudens het Praktijkcollege). Deze zijn sterk verouderd en er is een grote behoefte aan woningen in/nabij het centrum van Spijkenisse.

De nieuwbouwscholen worden langs de Groene Kruisweg gesitueerd, de transformatie van 'stadsnelweg' naar stadboulevard wordt hiermee in gang gezet. Door het toevoegen van bebouwing aan de Groene Kruisweg wordt de barrière werking van de Groene Kruisweg geslecht en ontstaat er een betere verbinding tussen de wijken onderling. De scholen vormen samen met de appartementengebouw langs de oost- en westzijde, de stevige schil rondom het plangebied. Deze gebouwen zijn groter en hoger in volume en schermen het middengebied daarmee af voor de drukke wegen die erlangs lopen. Tevens vormen deze gebouwen het gezicht naar de omgeving. In het middengebied komen eengezinswoningen in een groene setting.

Er is een stedenbouwkundig plan opgesteld, in bijlage 11 is de kern ervan opgenomen. Het idee voor de nieuwe wijk is om een groen, rustig middengebied te maken bestaande uit grondgebonden woningen met daar omheen een "schil" van hogere bebouwing langs de grote wegen aan de buitenzijde van de wijk. Deze gebouwen vormen als het ware een geluidsscherm voor de bebouwing erachter en ze vormen daarnaast een gezicht naar de omgeving. Aan de zijde van de Groene Kruisweg wordt de schil gevormd door de twee nieuwe schoolgebouwen van MY college en Penta mavo. Aan de Hekelingseweg en de Baljuwlaan komen appartementen gebouwen.

In het middengebied komen laagbouwwoningen aan autovrije straatjes en met een zo groen mogelijke inrichting. Dit alles leidt tot een plan met een afgewogen goede stedenbouwkundige opzet.

Voorzieningen

Het voorzieningenniveau in de directe omgeving is hoog. Dat maakt deze locatie uitermate geschikt voor woningbouw. In de nabije omgeving zijn 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. Onderwijsinstellingen zijn ook aanwezig en op loopafstand en per fiets goed bereikbaar. De aanwezigheid van goede voorzieningen op beperkte afstand 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 woningen gebouwd in de vorm van ééngezinswoningen en appartementen. Binnen de totale planlocatie worden er in totaal 273 woningen/appartementen gerealiseerd. Binnen het programma zal een grote diversiteit in woninggrootte zijn. Het gaat om een woonprogramma van:

- 103 eengezinswoningen
- 47 koopappartementen
- 66 (48 en 18) huurappartementen
- 57 (42 en 15) huurappartementen sociale huur.

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op 137 appartementen (47 koop, 48 huur, 42 sociale huur).

3.2 Functionele analyse.

De bebouwing die plaats gaat maken voor nieuwbouw zijn de scholen aan de J.A. Heijwegenaan. Door de scholen meer noordelijk in het plangebied te bouwen ontstaat er ruimte voor de bouw van woningen.

Er worden in totaal 273 woningen gerealiseerd, waaronder 57 in de sociale huur en 66 in de huur. In Nissewaard is een grote behoefte aan huurwoningen, zowel in de sociale huursfeer als anderszins. De krapte op de woningmarkt maakt dat er maar een beperkte mogelijkheid is voor potentiële huurders om een woning te kunnen huren. De vergroting van de voorraad van huurwoningen voorziet in een grote behoefte aan woningen in de huursfeer.

Met daarnaast nog 103 eengezinswoningen en 47 koopappartementen wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar woningen.

4. Algemene realiserings- en uitvoeringsaspecten

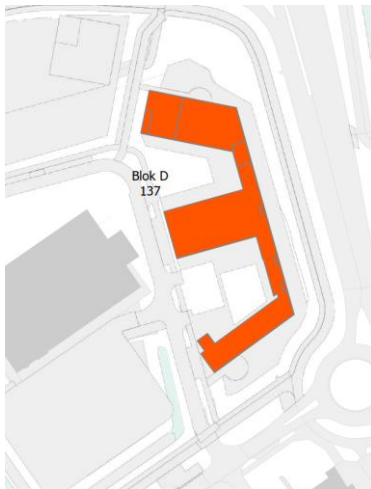
4.1 Geluid.

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

Industrielawaai

Het perceel ligt binnen de geluidscontour van het gezoneerde industrieterrein Botlek/Pernis. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 19 februari 1998 op grond van artikel 71 van de Wet geluidhinder een saneringsprogramma vastgesteld met bronmaatregelen voor het industrieterrein Botlek/Pernis.

Er is onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen (bijlage 2, Kuiper Compagnons, 23 maart 2022, nr. 621.140.60). Uit dit onderzoek blijkt dat 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 53 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden. De hogere grenswaarde in relatie tot industrielawaai betreft de woningen die op onderstaande tekening in rood zijn aangegeven, feitelijk alle 137 woningen in blok D.



Figuur 4.1 tekening woningen > 50 dB(A) industrielawaai

Verder blijkt dat 6 appartementen in Blok D door industrielawaai niet beschikken over een geluidsluwe gevel en/of buitenruimte. Deze woningen passen wel binnen de uitzonderingssituaties dat het merendeel van de woningen een geluidsluwe gevel en buitenruimte moeten hebben. Dat is voor de overgrote meerderheid van de woningen aan de orde. Voor industrielawaai is om die reden het vaststellen van een hogere geluidsgrenswaarde vereist. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarde moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Nestgeluid

Voor de volledigheid wordt ten aanzien van het onderwerp ‘nestgeluid’ het volgende gemeld. Gelet op de afstand van bijna 2 kilometer tot het industrieterrein Botlek-Pernis, hoeft er, zo heeft de DCMR aangegeven, voor de bouwplannen van de woningen geen onderzoek te worden uitgevoerd naar het nestgeluid.

Wegverkeerslawaa

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 maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Artikel 82

Voorkeursgrenswaarde

Conform artikel 82, lid 1 van de Wet geluidhinder (Wgh) geldt voor de geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een weg een voorkeursgrenswaarde Lden van 48 dB.

Uit het eerder genoemde akoestisch onderzoek (Kuiper Compagnons, 23 maart 2022, nr. 621.140.60) blijkt ten aanzien van wegverkeerslawaa het volgende. Vanwege de integraliteit in de gebiedsontwikkeling wordt hierna ingegaan op de akoestische aspecten van het gehele plangebied.

De nieuwe woningen in het totale plangebied komen binnen de onderzoekszone van de Groene Kruisweg inclusief de vrijliggende busbaan, de Baljuwlaan, de route Sir Winston Churchillaan/ Hekelingseweg, het 50 km/uur gedeelte van de J.A. Heijwegenaan. Op grond van de Wgh moest daarom akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is eveneens onderzoek gedaan naar de omliggende 30 km-wegen.

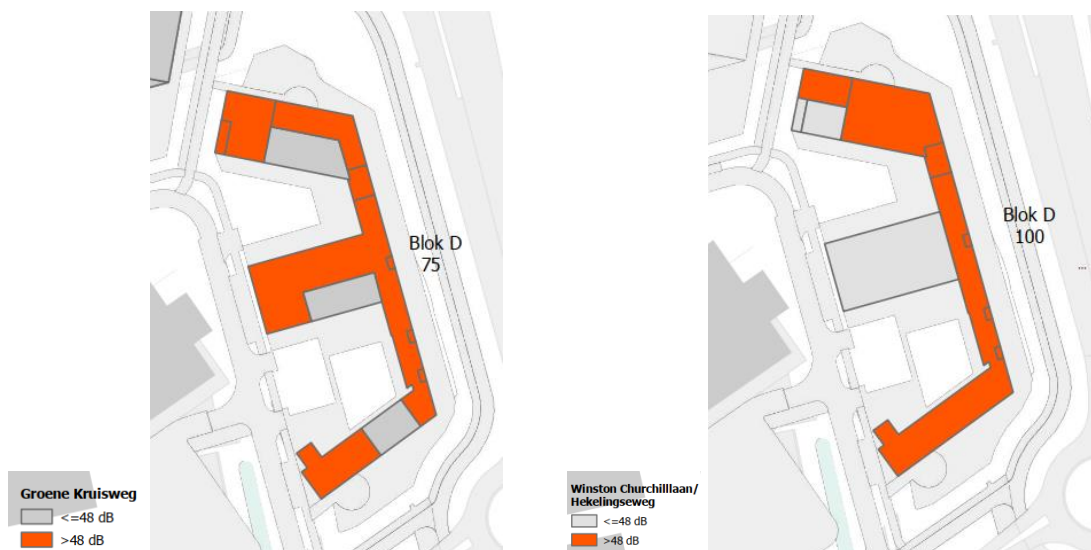
Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer op de Groene Kruisweg, de Baljuwlaan en de route Sir Winston Churchilllaan/Hekelingseweg leidt tot een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal respectievelijk 57, 58 en 60 dB, zodat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt 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 en buitenruimte kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan. Bij een aantal appartementen in blok D dient een gesloten borstwering van 1,2 m rond de buitenruimte toegepast te worden om de buitenruimte geluidsluw te maken. Aanvullend daarop dient bij het hoekappartement op de 1e verdieping langs de Hekelingsweg een verdiepingshoog scherm te worden toegepast aan de korte zijde van het balkon. Op deze manier beschikken alle woningen over een geluidsluwe gevel en buitenruimte.

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 wegverkeerslawaai is het noodzakelijk dat een hogere waarde wordt vastgesteld. De hogere grenswaarde in relatie tot wegverkeerslawaai betreft de woningen die de volgende twee tekeningen in rood zijn aangegeven. Dit zijn in totaal 75 woningen in relatie tot het geluid van de Groene Kruisweg en 100 van het geluid van de Winston Churchilllaan/Hekelingseweg.



Figuren 4.2 en 4.3 tekeningen woningen >48 dB wegverkeerslawaai

Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarde moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Cumulatieve geluidsbelasting

Zoals uit het voorgaande blijkt, is het onvermijdelijk dat voor de woningen een hogere waarde moet worden vastgesteld. Bij deze hogere waarde procedure moet de gemeente de cumulatieve geluidsbelasting afwegen. Daarbij moet, conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 alleen die bronnen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting worden meegenomen als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarnaast is beschreven dat de aftrek op grond van artikel 110g Wgh bij wegverkeerslawaaï voor het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting niet mag worden toegepast. De cumulatieve geluidsbelasting wordt bepaald door de geluidsbelasting van industrielawaai en om te rekenen naar een voor wegverkeerslawaaï genormeerde geluidsbelasting.

Voor industrielawaai bedraagt de geluidsbelasting door het industrieterrein 'Botlek/Pernis' maximaal 55 dB(A). Voor wegverkeerslawaaï is een cumulatieve geluidsbelasting aan de orde van maximaal 64 dB. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt op basis van de genoemde geluidsbelasting voor wegverkeers- en industrielawaai maximaal 64 dB. In bijlage 5 van het akoestisch onderzoek is de cumulatieve geluidbelasting weergegeven.

Omdat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeers- en industrielawaai wordt overschreden is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen voor de woningen waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Een hogere waarde is noodzakelijk voor het verkeer op de Groene Kruisweg, de Baljuwlaan, de route Sir Winston Churchilllaan/Hekelingseweg en de activiteiten op het industrieterrein Botlek/Pernis.

Geluidsreducerende maatregelen.

Op grond van de gemeentelijke beleidsregel moet eerst worden beoordeeld of geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren bij voorkeur tot de voorkeursgrenswaarde.

Bronmaatregelen voor wegverkeerslawaaï in de vorm van het beperken van de verkeersintensiteit zijn voor de beschouwde wegen niet mogelijk. Deze wegen maken deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van de gemeente Nissewaard. Het aanbrengen van een stillere wegdekverharding is niet doelmatig omdat de appartementen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dicht bij de kruising van de Groene Kruisweg zijn gelegen. Omdat de rijsnelheid in de nabijheid van deze kruising laag is, is het effect van een stiller wegdek relatief gering. Bij lage rijsnelheden overheerst het motorgeluid waardoor het effect van een stiller wegdek gering is.

Langs de Groene Kruisweg, de Baljuwlaan en de Hekelingseweg zijn schermen in deze stedelijke situatie vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.

Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn schermen in de nabijheid van een kruising vanuit veiligheidsoverwegingen niet gewenst omdat deze voorzieningen het zicht op de kruising benemen. Omdat de nieuwbouw langs deze weg een bouwhoogte heeft van 19 en 40 meter zijn daarnaast zeer hoge schermen nodig om de geluidsbelasting op de bovenste bouwlagen significant te kunnen reduceren.

De gemeentelijke voorwaarden bij het vaststellen van een hogere waarde hebben betrekking op de geluidsluwe zijde, de geluidsluwe buitenruimte en de woningindeling.

Met het treffen van voornoemde maatregelen bij een aantal woningen wordt aan de voorwaarden met betrekking tot een geluidsluwe gevel en buitenruimte bij bijna alle woningen voldaan. Het binnenklimaat voldoet uiteraard aan de eisen van het Bouwbesluit met betrekking tot karakteristieke geluidwering.

Daarnaast hebben alle woningen toegang tot een gezamenlijk leefdek op de 1^e verdieping aan de geluidluwe zijde van het gebouw en daarmee een alternatieve buitenruimte. Om hinderlijke geluidsreflecties tegen te gaan is het noodzakelijk dat het plafond van het bovenliggende balkon (voor zover aanwezig) wordt voorzien van geluidabsorberend materiaal voor zover deze buitenruimtes zijn gelegen direct langs de weeg.

Het voorgaande betekent dat in het kader van de ruimtelijke procedure voldoende aanleiding is tot het vaststellen van hogere geluidsgrenswaarden.

Conclusie

Het in dit bestemmingsplan opgenomen bouwplan voor de 137 woningen kan met het vaststellen van een hogere waarde uit oogpunt van akoestiek worden gerealiseerd.

4.2 Verkeer.

Verkeer, ontsluiting en parkeren

Er is verkeersonderzoek ingesteld (GoudappelCoffeng, 13 december 2021, kenmerk 008576.N01.05). Uit dat onderzoek, dat als bijlage 8 bij deze toelichting is gevoegd, blijkt het volgende.

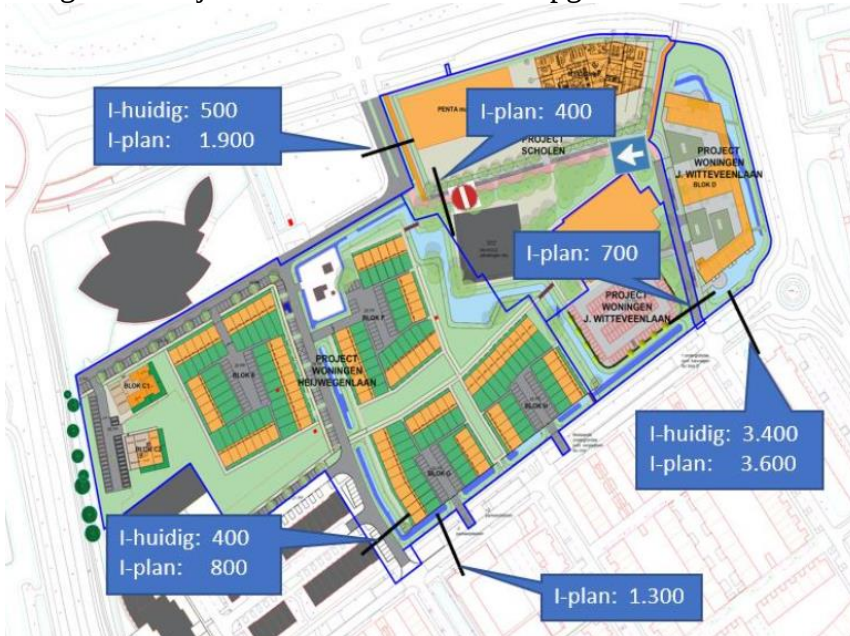
In het verkeersonderzoek is eerst gekeken naar de bestaande situatie met daarbij behorende verkeersgeneratie. Daarna is de verkeersgeneratie berekend in de nieuwe situatie. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies:

- In de huidige situatie genereert het gebied Heijwegelaan gemiddeld 3.900 autoritten per werkdagemaal. Het overgrote deel van het verkeer in het gebied wordt afgewikkeld via de Heijwegelaan (87 %) en de rest via de C. Villeriuslaan (500 mvt/etm).
- Met realisatie van de plannen gaat dit naar 3.600 en 1.900 mvt/etmaal voor de Heijwegelaan en de C. Villeriuslaan. Dit betekent een beperkte groei voor Heijwegelaan (6 %), maar een forse groei voor de C. Villeriuslaan (bijna een

verviervoudiging). In absolute zin blijven de aantallen beperkt.

- In de plansituatie genereert het gebied gemiddeld 5.500 autoritten per werkdagemaal: een groei van 40 %.

In figuur 4.4 zijn berekende intensiteiten opgenomen:



Figuur 4.4 – Berekende verkeersintensiteiten voor de huidige situatie (I-huidig) en voor de plansituatie (I-plan) in mvt/werkdagemaal

Door de C. Villeriuslaan te verbinden met het de rest van het gebied blijven de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de Heijwegelaan en andere wegen beperkt. Nergens overschrijden de intensiteiten waarden, die worden aangehouden voor Erftoegangswegen (4.000 tot 6.000 mvt/etm), dat betekent dat de intensiteiten prima passen op wegen in woonwijken.

Fietsstraat

Het noordelijk deel van de Witteveenlaan wordt in de plannen een fietsstraat met autoverkeer in één richting en fietsverkeer in twee richtingen. De berekende intensiteit op deze weg is circa 400 mvt/etmaal. Dit komt overeen met circa 40 mvt/u in de spitsen. Rekening houdend met het leerlingenaantal van de Penta Mavo (600 ll.) en My College (430 ll.) kunnen de fietsintensiteiten hier oplopen tot circa 500 - 700 fietsers in het drukste uur (ochtendspits).

Fietsers komen in het drukste uur van meerdere richtingen. Mede om die reden is in het onderzoek aanbevolen om 4,5 m breedte aan te houden en het deel tussen de inritten van beide scholen breder te kiezen t.b.v. manoeuvreren. Passend is om hier te kiezen voor een fietsstraat met één rijloper.

Kruispunten

Uit het verkeersonderzoek blijkt, dat de bouwplannen geen onevenredige gevolgen hebben voor de in de nabijheid aanwezige kruispunten. Zie ook bijlage 13: Nadere verkeersanalyse omgeving Heijwegelaan.

Parkeren.

Vanwege het integrale karakter van het parkeren in het plangebied wordt de gehele parkeersituatie in het plangebied hierna behandeld. In de memo parkeren d.d. 11 mei 2022, die als bijlage 8 bij deze toelichting is gevoegd, wordt ingegaan op de relevante parkeeraspecten.

De parkeernorm voor de sociale woningbouw is tot stand gekomen in navolging van het provinciaal beleid. In dit beleid (ontwerp herziening 2021 van de provinciale omgevingsverordening) is opgenomen dat voor sociale huurwoningen uitgegaan kan worden van een parkeernorm van 0,7 (incl. bezoekers parkeren). Voor de sporthal wordt een norm aangehouden van 2,1 parkeerplaatsen per 100m² bvo. De overige parkeernormen zijn conform de meest actuele parkeerkencijfers van CROW. De Parkeernormering Nissewaard maakt onderscheid naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone (gebiedstypologie). Voor dit deel van Spijkenisse geldt een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk', rest Spijkenisse.

De volgende parkeernormen zijn aangehouden bij de bepaling van de parkeervraag in het totale plangebied.

Parkeernorm Sterk stedelijk gebied rest Spijkenisse	Norm
Koop etage duur > 100 m ² GBO	1,9
Koop etage midden 60-100 m ² GBO	1,7
Koop etage goedkoop < 60 m ² GBO	1,5
Huur etage duur > 100 m ² GBO	1,7
Huur etage midden/goedkoop < 100 m ² GBO	1,3
Huur etage sociaal	0,7
Koop tussen/hoek	1,8

Voor de sporthal wordt een afwijkende parkeernorm gebruikt gebaseerd op parkeerdrukdata uit januari en februari 2020. In onderstaande tabel is de parkeerdruk op de verschillende momenten te zien. Aangezien deze niet hoger is geweest dan een bezetting van 45% is de parkeerbehoefte van de sporthal gebaseerd op de normering 'schil centrum' in plaats van 'rest bebouwde kom'. In de berekening wordt daarom gewerkt met een parkeernorm van 2,1 in plaats van 2,7 per 100m² bvo sporthal. De sporthal heeft hierdoor een theoretische behoefte van 48 parkeerplaatsen wat ruim voldoende is in vergelijking met de gemeten parkeerdruk van januari en februari 2020. Hierna de tabel met de metingen tijdens de parkeerdrukdata.

Datum	Tijdstip	Bezetting	Bezettingsgraad
Dinsdag 28 januari 2020	1900 - 2100	31	45%
Donderdag 30 januari 2020	1900 - 2100	10	14%
Zaterdag 1 februari 2020	1000 - 1200	4	6%
Zaterdag 1 februari 2020	1400 - 1600	15	22%

Dubbeltelling

Voor het gebied bevattende de kerk (de Dome) en bijbehorend parkeerterrein, de scholen (nieuwbouw PENTA en MY College), appartementenblok D en sporthal Den Oert kan dubbeltelling toegepast worden. Voor het overige gebied kan geen dubbeltelling worden toegepast. De extra toe te voegen parkeerplaatsen ter plaatse van de sporthal (vergroot maaiveld) zijn vrije (openbare) parkeerplaatsen.

In de parkeertelling zijn vaste parkeerplaatsen toebedeeld voor het parkeerterrein onder blok D, deze worden mee verkocht of mee-verhuurd. Deze zijn derhalve in de berekening op 100% gezet en daarbij buiten de dubbeltelling gehouden.

Appartementen blok D met dubbeltelling

Voor het programma van de kerk, nieuwbouw PENTA en MY College, sporthal Den Oert en de woningen van appartementenblok D zijn op het maatgevende moment 341 parkeerplaatsen benodigd. Voor de parkeertelling met dubbelgebruik wordt verwezen naar de al genoemde memo over parkeren met als bijlage het overzicht van de vereiste en beschikbare parkeerplaatsen in het plangebied (bijlage 8).

Vereist aantal parkeerplaatsen

Op het maatgevende moment zijn voor blok D 341 parkeerplaatsen vereist (zie 'parkeernota d.d.. 11-05-2022' bij bijlage 8 MEMO parkeren)

Nieuw te realiseren en aanwezige parkeerplaatsen

Garage blok D	94	toegewezen plekken
Parkeerterrein sporthal	107	niet toegewezen plekken
Parkeerterrein kerk	130	niet toegewezen plekken
Aan de straat bij de scholen	5	niet toegewezen plekken
Aan de straat bij blok D	5	niet toegewezen plekken
Totaal	341	

Conclusie:

Parkeerbalans voldoet.

Appartementen C1 en C2 Baljuwlaan zonder dubbeltelling

Benodigde parkeerplaatsen			
Categorie	Norm	Aantal woningen	Aantal parkeerplaatsen
Vrije sector huur (midden)	1,3	18	23,4
Sociale huur	0,7	15	10,5
Totaal pp benodigd			34
Nieuw te realiseren			
Haaks parkeren openbaar gebied			3
Parkeerterrein blok C1/C2			36
Totaal			39

Eengezinswoningen blok E, F, G en H zonder dubbeltelling

Benodigd			
Categorie	Norm	Aantal woningen	Aantal parkeerplaatsen
Koop tussen/hoek	1,8	103	185,4
Totaal pp benodigd			186
Gerealiseerd			
Haaks parkeren openbaar gebied			86
Parkeren in binnen hoven			100
Totaal			186

Conclusie:

Bij de bepaling van de parkeerbalans in het plangebied is onderzocht hoeveel parkeerplaatsen er vereist zijn en hoeveel er feitelijk beschikbaar zullen zijn. Daarbij is zowel per onderdeel van het plan als voor de gehele planontwikkeling (scholen en woningen) onderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat de parkeerbalans in het plangebied voldoet aan de gestelde normen.

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.

- d. 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 273 woningen toegevoegd. Uit het onderzoek naar de verkeersgeneratie blijkt, dat er sprake is van een toename voor het totale plan van circa 1.600 vervoersbewegingen per etmaal. Als deze toename wordt verdeeld over de drie plangebieden (scholen 200, J. Witteveenlaan 700 en J.A. Heijwegenaan 700) zal de toename ten gevolge van voorliggende ontwikkeling aan de J. Witteveenlaan ongeveer 700 vervoersbewegingen per etmaal zijn.

In de Nibm tool ziet de berekening van de toename er als volgt uit:

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

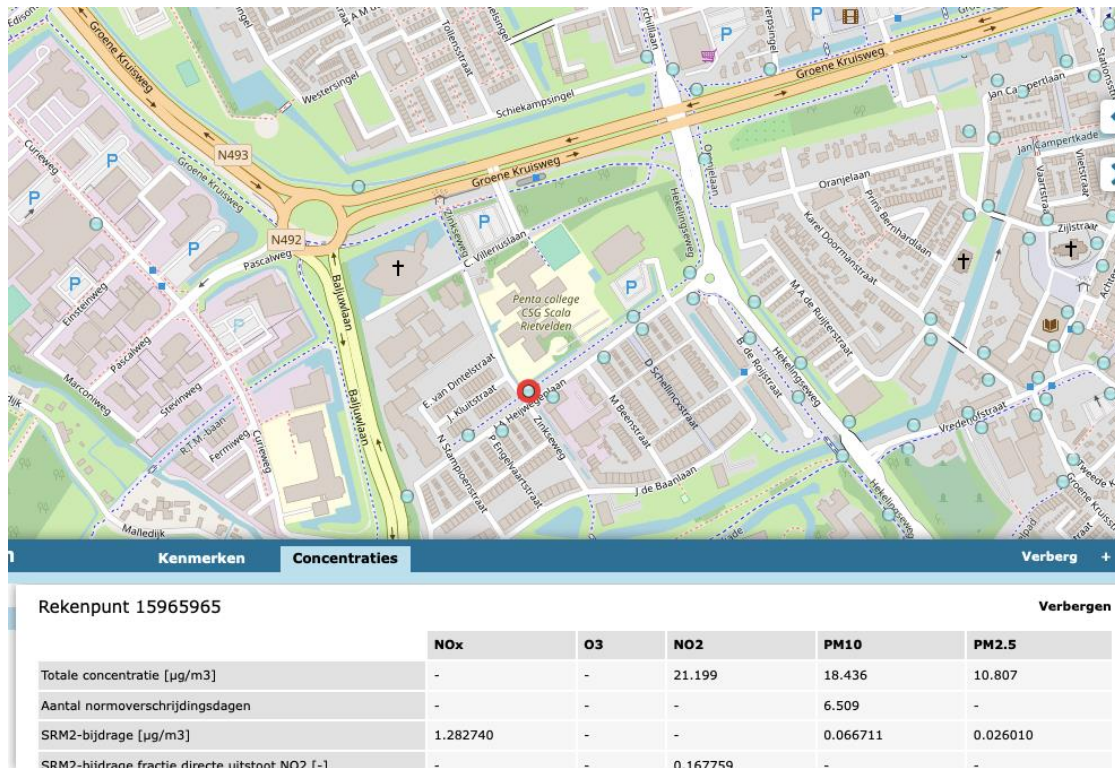
Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	700
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,54
PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 4.5: Nibm tool

De uitkomst laat zien dat het bouwplan dat in voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Daarnaast is uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening ook de heersende luchtkwaliteit in ogenschouw genomen. Op basis van de landelijk beschikbare NSL-monitoringstool is vastgesteld 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).



Figuur 4.6 NSL-monitoringstool

De heersende luchtkwaliteit is zodanig lager dan de daarvoor geldende normen, dat de relatief beperkte toename van de verkeersintensiteit van 700 vervoersbewegingen per etmaal, niet zal leiden tot het overschrijden van de kwaliteitsnormen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling betreft de uitbreiding van 137 woningen. Uit de berekeningen blijkt dat deze toevoeging uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen worden ondervonden.

4.4 Bodem.

In het kader van de voorbereiding van het bouwplan is het actualiserend bodemonderzoek J.A. Heijwegenaan en omgeving te Spijkenisse uitgevoerd (Arnicon, 20 november 2020, Rapport C20-412-O). Uit dit onderzoek, blijkt dat de locatie waar de woningen worden gerealiseerd, geschikt wordt geacht voor de beoogde bestemming. Er zijn geen aanleidingen tot het nemen van saneringsmaatregelen. Het onderzoeksrapport is als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie:

Dit betekent dat uit het onderzoek blijkt dat er geen milieuhygiënische bezwaren zijn tegen het beoogde gebruik van de grond (wonen).

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 Nissewaard. Kernpunt in dit beleid is dat de gemeente bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening houdt met de door de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond 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 erin 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 1,6 km van de planlocatie, zodat dit geen invloed heeft. Daarnaast is er geen route gevaarlijke stoffen over de weg aanwezig nabij het plangebied. Zo loopt de route gevaarlijke stoffen Nissewaard niet langs het nabij het plangebied gelegen gedeelte van de Groene Kruisweg.

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 4.7: 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.

De richtafstanden van de VNG-publicatie gelden tot het gebiedstype 'rustige woonwijk'. In bepaalde gevallen kan gemotiveerd worden dat er geen sprake is van een 'rustige

woonwijk', maar een 'gemengd gebied'. Dit is bijvoorbeeld het geval bij gebieden die langs de hoofdinfrastructuur liggen. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Bij een 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden met 1 afstandsstap verkleind worden.

Het plangebied wordt aan drie zijden omsloten door wegen die onderdeel uitmaken van de hoofdinfrastructuur, te weten de Groene Kruisweg, de Hekelingseweg en de Baljuwlaan. Het plangebied kan om die reden worden gekarakteriseerd als 'gemengd gebied'.

De richtafstanden van de voor dit plan relevante milieucategorieën zijn in gemengd gebied als volgt:

Milieucategorie	richtafstanden	richtafstanden
	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30

Figuur 4.8 richtafstanden milieuzonering

Voor het aspect milieuzonering zijn drie functies, direct grenzend aan het plangebied met de woningen, van belang, te weten:

- de scholen My College en Penta (categorie 2: 10 m)
- sporthal Den Oert (categorie 3.1, 30 m).

De gevels van de nieuwe woningen komen op een grotere afstand dan de 10 m van de scholen. Voor sporthal Den Oert geldt een richtafstand van 30 m. De kortste afstand van de nieuwe woningen aan de J. Witteveenlaan tot de sporthal is ongeveer 13 meter. Er is bezien of er toch sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen. Het aspect 'geluid' is het enige milieuaspect dat volgens de genoemde VNG-publicatie relevant is bij sporthallen. De sporthal heeft aan de zijde van de woningen een dichte gevel, met uitzondering van enkele nooduitgangen. De hoofdingang van de sporthal ligt op ruim 60 m van de nieuwe woningen. Door de dichte wand zal er hoogstens een uiterst beperkte geluidsuitstraling zijn richting nieuwe woningen. De afstand tot de hoofdingang van de sporthal is zodanig groot, dat daar geen onaantvaardbare geluidsoverlast door ervaren zal worden. Ter plaatse van de nieuwe woningen zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt, dat het sportveld, dat ten westen van sporthal Den Oert en ten zuiden van de nieuwe scholen aanwezig is, op meer dan 100 m afstand van de nieuwe woningen aan de J. Witteveenlaan ligt. Ook dat sportveld levert geen milieuhinder op.

Conclusie:

Dit betekent dat dit onderdeel niet aan de planvorming 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

Op 10 november 2021 is het nieuwe Waterbeheerprogramma door het algemeen bestuur van het waterschap Hollandse Delta vastgesteld. Dat programma geldt voor de periode 2022-2027.

Het waterbeheerprogramma heeft betrekking op 3 kerntaken

- veilige dijken en duinen
- voldoende en schoon water
- het schoonmaken van afvalwater.

Om deze taken ook in de toekomst goed te kunnen blijven uitvoeren, wordt door het waterschap rekening gehouden met klimaatverandering, duurzaamheid, energietransitie en biodiversiteit.

Ten aanzien van de wateraspecten is een onderzoek ingesteld naar de toets van de plannen aan het watersysteem Heijwegelaan Spijkenisse (bijlage 9, Royal HaskoningDHV, 7-12-2021, kenmerk BH9458-ZZ-XX-NT-Z-0001). Daarbij is de hydraulische toetsing van het ontwerp (eindsituatie) uitgevoerd. Ook zijn de effecten voor het watersysteem in beeld gebracht voor de tijdelijke situatie.

De huidige en toekomstige verdeling van het landgebruik is uiteen gezet in figuur 4.4. Uit deze uiteenzetting blijkt dat er een surplus aan oppervlaktewater wordt aangebracht in het plangebied. Het ontwerp voldoet daarom aan de toetsingscriteria met betrekking tot de compensatieplicht van het Waterschap.

Type oppervlak	Huidig (m ²)	Toekomstig (m ²)	Vershil verharding (m ²)
Daken (bebouwd)	14.033	16.937	+2.904
Wegen en terreinen	19.966	23.589	+3.623
Tuinen (50% verhard)	0	3.775	+3.775
Tuinen (50% onverhard)	0	3.775	+3.775
Overig onverhard	33.062	17.934	-11.353
Totaal	69.913	69.913	10.302
Benodigde compensatie waterberging (10%)			1030
Oppervlaktewater	2.852	3.903	-1051
<i>Gedempt</i>		1.546	
<i>Toegevoegd</i>		2.597	
Surplus oppervlaktewater			-21

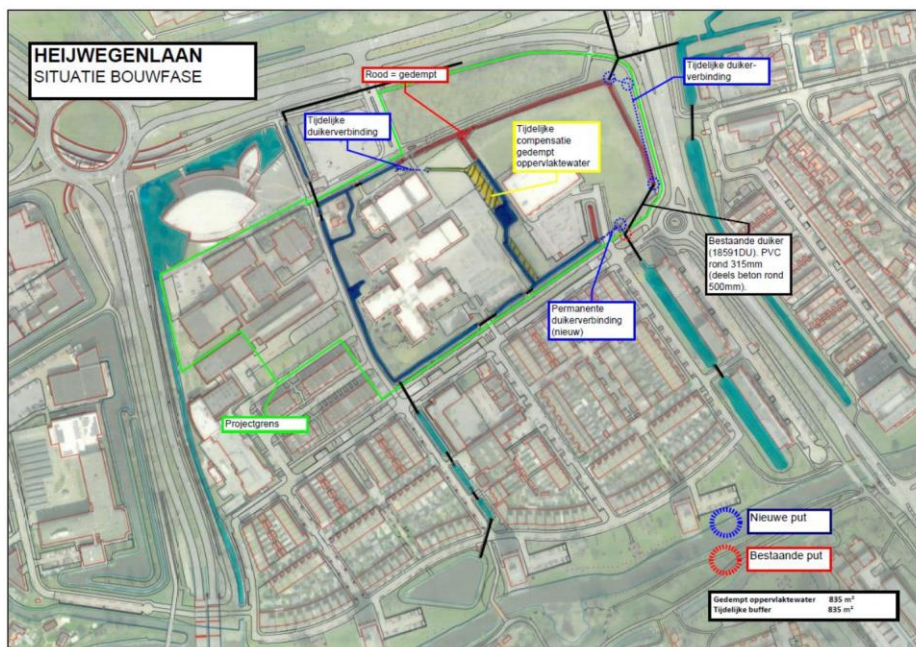
Figuur 4.9 bestaande – en nieuwe bebouwing

Tijdelijke situatie

De bouw vindt gefaseerd plaats. De eerste fase betreft de realisatie van de schoolgebouwen in het noordoosten van het plangebied. Deze bouwphase duurt ongeveer twee jaar. Het is zaak om de volgende onderdelen ook in deze tijdelijke situatie te waarborgen:

- Berging en afwatering neerslagmomenten
- Mogelijkheid water aan te voeren in droge periodes
- Doorspoeling van het watersysteem (voorkomen doodlopende watergangen).

In figuur 4.5 is een overzicht te zien van de tijdelijke situatie.



Figuur 4.10 tijdelijke situatie waterstructuur

Aanpassingen watersysteem tijdelijke situatie

In deze eerste fase van de ontwikkeling worden de oostelijke en de noordelijke watergangen (deels) gedempt. In plaats van deze watergangen worden tijdelijke duikers geplaatst (diameter 500mm) parallel aan de Hekelingseweg. Deze duikerverbinding komt uit in de put waar duiker 18591DU (Heijwegelaan) aan verbonden is. Aansluitend op deze put wordt ook de permanente duikerverbinding aangelegd (NewDU1). In het midden van het plangebied wordt een aanvullende hoeveelheid water gegraven als tijdelijke compensatie voor het gedempte oppervlaktewater. Daarnaast wordt in het noorden van het plangebied een tijdelijke duikerverbinding aangelegd (diameter 500mm) welke T18017 met W02806 verbindt.

Afvoer en berging

De afvoer van bovenstroomse peilgebieden bij perioden van neerslag zal via al lopende routes plaatsvinden. De peilgebieden V05.012 t/m V05.017 kunnen voldoende afwateren via de twee stuwen in het noordwesten van peilgebied V05.011. Dit zijn de volgende twee stuwen:

- 13852ST - Stuw Pieter de Hooghstraat Spijkenisse Zuid – kruinbreedte 10 meter;
- 29714ST - Stuw Constantstraat – Ingeschat: kruinbreedte 6 meter.

Ook kunnen deze peilgebieden afwateren via duiker 13446DU onder de Groene Kruisweg en de Hekelingseweg door via de watergang ten oosten van de Hekelingseweg naar Stuw 13852ST - Hekelingseweg Noord – kruinbreedte 12 meter. Gezamenlijk hebben deze twee afvoerroutes voldoende capaciteit.

In het plangebied wordt aanvullende berging in de vorm van oppervlaktewater gegraven om het gedempte oppervlaktewater te compenseren. Het plangebied en de wijken ten

zuiden van het plangebied kunnen via de reguliere afwatering over de stuwen in het zuiden van het peilgebied:

- 13710ST - Stuw Curieweg;
- 13706ST - Stuwen B. de Rooystraat;
- 13709ST - J. de Baanlaan;
- 13710ST - J.A. Heijwegelaan.

Wateraanvoer en doorspoeling

De duikerverbinding welke vanaf put 13446DU (rotonde Groene Kruisweg / Hekelingseweg) langs de Hekelingseweg wordt neergelegd zorgt ervoor dat in tijden van droogte voldoende wateraanvoer vanuit noordelijke peilgebieden en uiteindelijk het Voedingskanaal kan worden aangevoerd. De aanleg van de permanente duikerverbinding en de extra duikerverbinding tussen T18017 en W02806 zorgen er voor dat er geen doodlopende watergangen ontstaan en doorspoeling van het watersysteem mogelijk blijft

Schoon inrichten

Het vuilwater wordt afgevoerd via een nieuw aan te leggen riool, dat wordt aangesloten op 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 niet in een beschermingszone van de waterkering.

Conclusie

Het bestemmingsplan tast geen waterbelangen aan.

4.8 Flora en Fauna.

Op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb) 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.

Voor het aan de orde zijnde ruimtelijke ingreep dienen onder andere de gevolgen op de aanwezige flora en fauna in beeld te worden gebracht. In dit kader is een Eco-effectscan uitgevoerd (bijlage 7, Aqua-Terra Nova BV, 11 januari 2021, kenmerk: 20136/AQT301FF/EvD).

Uit de Eco-effectscan blijkt het volgende:

Gebiedsbescherming

- Het plangebied bevindt zich op circa 1,8 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Oude Maas'. Negatieve effecten van de werkzaamheden op het Natura-2000-gebied kunnen worden uitgesloten inclusief de mogelijke effecten van stikstofemissies;
- Het plangebied bevindt zich op circa 250 meter van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), te weten het Mallebos. Negatieve effecten op het NNN kunnen worden uitgesloten. Een nadere toetsing is niet noodzakelijk;
- Een nadere toetsing in het kader van gebiedsbescherming is niet noodzakelijk.

Soortenbescherming

De aanwezigheid van voortplantingsplaatsen, vaste rust- of verblijfplaatsen of (functionele) leefomgeving van vleermuizen en sperwers kan niet worden uitgesloten. Aanvullend onderzoek in het kader van de Wnb bleek noodzakelijk.

Naar aanleiding daarvan is dit vereiste soortgericht onderzoek uitgevoerd (Aqua-Terra Nova BV, 3 januari 2022, kenmerk: 20136/AQT302FF/LVS). Uit dit onderzoek blijkt dat er geen strijd met de Wnb optreedt ten aanzien van vleermuizen, mits de in het onderzoek nader beschreven zorgplicht voldoende in acht wordt genomen. Daarnaast dient de kap van bomen buiten het broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli te worden uitgevoerd.

Tijdens het onderzoek is de sperwer in en in de omgeving van het plangebied niet waargenomen. Ook andere roofvogelsoorten zijn binnen het plangebied niet waargenomen.

Stikstof

In het kader van de Wnb 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 1,8 km van het plangebied. De meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreffen 'Voorns Duin' en 'Krammer-Volkerak' op een afstand van circa 18 km van het plangebied.

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Met deze wet worden, conform het nieuwe artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb), de gevolgen van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden van bepaalde activiteiten van de bouwsector buiten beschouwing gelaten voor de Wnb-vergunningplicht. Specifiek worden, conform artikel 2.5 van het Besluit natuurbescherming, de volgende activiteiten vrijgesteld:

- het verrichten van een bouwactiviteit of een sloopactiviteit die het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen;
- het aanleggen, veranderen of verwijderen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen.

Voor dit plan is geen berekening van de depositie van stikstofverbindingen uitgevoerd. Bij invoering van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering is bepaald dat slechts de gebruiksfase van een bouwproject hoeft te worden beschouwd. De emissie van nieuwe woningen is in de gebruiksfase vaak zeer beperkt. Alleen de verkeersbewegingen van woningen kunnen een (kleine) rol spelen. De DCMR Milieudienst Rijnmond stelt dat een woningbouwproject in Nissewaard van 500 of minder woningen beschouwd kan worden als een kleiner project waarvoor geen AERIUS berekening meer nodig is omdat dit niet leidt tot relevante stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden. Om deze reden is er voor dit plan geen AERIUS-berekening gemaakt. Er kan van uit worden gegaan, dat er in de gebruiksfase de depositie ten gevolge van dit plan niet groter zal zijn dan 0,00 mol/ha/jaar.

Ten gevolge van de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022, waarmee de bouwvrijstelling van de bouwfase in het stikstofdepositie onderzoek is komen te vervallen, is in voorliggend bestemmingsplan een berekening van de aanlegfase opgenomen (bijlage 6: AERIUS-berekening, 3 november 2022). In deze paragraaf zijn de uitgangspunten voor de stikstofberekening van deze fase beschreven.

De aanlegfase is berekend op basis van worstcase-uitgangspunten. In het door het RIVM opgestelde rapport 'Methode inschatting depositie woningbouwprojecten' van 14 november 2019 is aangegeven welke stikstofemissie te verwachten is voor de voorziene woningbouw van 75.000 woningen in 2020. Gemiddeld wordt per woning in de aanlegfase in dat rapport een emissie verwacht van 3 kg NO_x. Omdat in dit plan een mix van zowel appartementen als eengezinswoningen worden gebouwd en de emissie van 3 kg een gemiddelde was van het totale woningbouwprogramma in 2020 en de woningen in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd, mag worden verondersteld dat dit een worstcase benadering is.

Uit de resultaten voor de aanlegfase blijkt dat een emissie van 3 kg per woning niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. Zelfs een dubbele emissie (binnen de huidige AERIUS-tool) leidt niet tot een belemmering. Hiermee staat vast dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling er geen mogelijk significante effecten op Natura2000 gebieden kunnen optreden. Zodoende is er voldoende ruimte om de bestemmingsplanprocedure verder te doorlopen en de woningen op termijn te gaan bouwen.

Conclusie:

Dit betekent dat voor dit onderdeel aan de wettelijke eisen wordt voldaan.

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.

Op basis van een in het verleden uitgevoerd bureauonderzoek en een verkennend inventariserend veldonderzoek (bijlage 3, BOOR, 2007, nr. 371) blijkt dat het oostelijk plandeel, daar waar voorliggend bestemmingsplan op toeziet, geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Nader onderzoek voor dit deel is niet vereist.

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 Milieueffectrapportage.

Vormvrije mer.

Op basis van het hiernavolgende 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 inbreiding van bestaand stedelijk gebied met in planologische zin 273 woningen en 2 nieuwe scholen. Hierna wordt verwezen naar de aspecten zoals in deze toelichting opgenomen, maar indirect ook naar de toelichtingen van beide andere plannen.

- Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft het afvoeren van hemelwater door een nieuwe hemelwaterafvoerleiding op een aangrenzende watergang, er worden geen uitlogende materialen gebruikt
- De productie van afvalstoffen is niet aanwezig. Huishoudelijk afvalwater wordt via een nieuw vuilwaterriool 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.
- Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de bouw van 137 woningen, in het totale plan worden 273 woningen gebouwd en twee nieuwe scholen. De totale toenames van het aantal verkeersbewegingen is 1.600. Zoals in paragraaf 4.3 ten aanzien van het aspect 'luchtkwaliteit' is aangegeven, is de heersende luchtkwaliteit zodanig goed, dat de toename van de verkeersintensiteit met 1.600 vervoersbewegingen per etmaal niet leidt tot het overschrijden van kwaliteitsnormen.

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 273 woningen en 2 nieuwe scholen, 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 1,8 kilometer afstand van het gebied. De meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden betreffen 'Voorns Duin' en 'Krammer-Volkerak' beide op een afstand van circa 18 km van het plangebied. Het project tast de natuurwaarden van deze gebieden niet aan.

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 Wet ruimtelijke ordening (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 de van toepassing zijnde bestemmingen opgenomen met de daarbij behorende bestemmingsomschrijving. In het plan zijn de bestemmingen ‘Groen’, ‘Maatschappelijk’, ‘Water’, Wonen – 3’ en ‘Verkeer – 2’ opgenomen.

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 industrielaan.

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 voorliggende bestemmingsplan omvat de realisering van een appartementengebouw met 137 appartementen. Het plan is onderdeel van een herinrichting van het totale gebied ter plaatse. De huidige bebouwing is in eigendom bij de gemeente. De gronden worden door initiatiefnemer gekocht van de gemeente.

De gemeente heeft met initiatiefnemer een overeenkomst afgesloten voor de ontwikkeling van het gebied en voorwaarden voor de bouw van 273 woningen/appartementen. De bouw van het appartementengebouw met 137 appartementen is daar onderdeel van. Onderdeel van deze overeenkomst zijn afspraken met betrekking tot het wettelijke kostenverhaal. De realisatie van het plan is voor rekening en risico van de initiatiefnemers.

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 volgende vooroverlegpartners een reactie gegeven:

1. Waterbedrijf Evides

Evides geeft aan dat aan de noord en oostrand van de plangebieden Villeriuslaan en Witteveenlaan een waterleiding loopt. Evides verzoekt de leiding voor zover die in het plangebied ligt op te nemen in het bestemmingsplan en een beschermingszone van 3 meter aan weerszijde op te nemen.

Beantwoording

De leiding ligt niet in het plangebied van het bestemmingsplan Villeriuslaan en de beschermingszone ligt ook buiten de planontwikkeling. Om die reden hoeft de leiding niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

2. Veiligheidsregio-Rotterdam Rijnmond

De VR-RR heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de ontwikkeling.

In de bijgevoegde nota inspraak zijn deze vooroverlegreacties opgenomen.

8. Inspraak en zienswijzen

8.1 Inleiding.

In het kader van de participatie zijn 353 informatiebrieven verspreid, dit met verwijzing naar de website en een antwoordformulier. Daarnaast zijn onder de direct omwonenden. 177 brieven verspreid met een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst op 5 juli 2021.

Betrokkenen konden en kunnen ook via website informatie ontvangen en reactie verstrekken. De RIVM richtlijnen zijn hierbij uitgangspunt geweest.

8.2 Bijeenkomsten.

Op 5 juli 2021 heeft de gemeente een inloopbijeenkomst gehouden voor de direct omwonenden. Daarnaast zijn in een ruimer gebied rond de Heijwegenaan belanghebbenden per brief geïnformeerd over de visie met de mogelijkheid om een reactie te geven. De bijeenkomst telde een opkomst van 23 omwonenden.

8.3 Reactieformulieren.

Tijdens en na de onder 8.2 genoemde bijeenkomst van 5 juli 2021 zijn 8 reactieformulieren bij de gemeente binnengekomen, namens 16 omwonenden. De gemeente heeft naar aanleiding daarvan in een document de (veelgestelde) vragen en antwoorden over de visie voor de gebiedsontwikkeling Heijwegenaan en omgeving gemaakt. In dat document zijn de vragen die tijdens en na de informatiebijeenkomst van 5 juli jongstleden zijn gesteld, opgenomen. De reacties opgenomen op de reactieformulieren en van de sprekers zijn samengevat en cursief weergegeven. Voor de duidelijkheid zijn de opmerkingen gerubriceerd en is per onderwerp/thema een reactie gegeven. Het document is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd.

8.4 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 23 februari 2022 tot en met 5 april 2022 ter inzage gelegen voor inspraak. Tijdens de termijn zijn geen inspraakreacties ingediend.

8.5 Zienswijze

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 11 juni 2022 tot en met 22 juli 2022, derhalve gedurende zes weken, ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon door eenieder 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 één zienswijze ingediend. Het betreft de zienswijze van Evides.

In de zienswijze wordt gewezen op de hoofdwatertransportleiding die aan de oostzijde van het plangebied van dit bestemmingsplan loopt en voor een klein deel ook ligt in het plangebied.

Gevraagd wordt om voor deze leiding de dubbelbestemming 'Leiding – Water' op te nemen, dit ter bescherming van de belangen van deze waterleiding.

Er is besloten om dit inderdaad te doen. Bij de vaststelling zal deze dubbelbestemming alsnog worden opgenomen in het bestemmingsplan.