

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Inzake het (ontwerp)bestemmingsplan Bolderkade, Ouderkerk aan den IJssel en Beeldkwaliteitsplan

INLEIDING

Het ontwerpbestemmingsplan 'Bolderkade, Ouderkerk aan den IJssel en het voor deze locatie opgestelde beeldkwaliteitsplan hebben vanaf 15 december 2021 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder schriftelijke en/of mondeling zienswijze bij de gemeenteraad indienen. Er zijn acht zienswijzen ontvangen. Daarnaast bestaat er aanleiding voor enkele ambtshalve aanpassingen.

De zienswijzen worden behandeld in onderdeel A van deze nota, de ambtshalve wijzigingen in onderdeel B (pagina 24 e.v.).

A ZIENSWIJZEN

Namens of door de volgende partijen zijn zienswijzen ingediend:

- 1 Van Kooten Advocaten namens indiener 1;
- 2 Indiener 2;
- 3 Indiener 3;
- 4 Indiener 4;
- 5 Indiener 5;
- 6 Indiener 6;
- 7 Indiener 7;
- 8 Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De zienswijzen van indieners 1 t/m 5 zijn binnen de termijn verstuurd/ontvangen. De zienswijzen 6, 7 en 8 zijn buiten de termijn verstuurd en ontvangen. Gelet op de inhoud en met het oog op de volledigheid zijn de drie laatstgenoemden zienswijzen meegenomen in de beantwoording/beoordeling.

Ten aanzien van de inhoud en beoordeling

De ingekomen zienswijzen zijn op basis van bovenvermelde volgorde puntsgewijs samengevat en beantwoord. Per zienswijze is aangegeven of punten uit de zienswijze aanleiding geven tot aanpassingen van het bestemmingsplan en/of het beeldkwaliteitsplan.

Omdat een terugkerend onderwerp in een deel van de zienswijzen gaat over de bodemvervuiling, sanering en toekomstige grondwerkzaamheden is er voor gekozen op dit punt een thematische beantwoording te geven na de laatste zienswijze.

Tot slot is samengevat weergegeven welke aanpassingen er als gevolg van de zienswijzen zijn aangebracht.

Zienswijze 1 – door Van Kooten Advocaten namens indiener 1

| | |
|--------------|---|
| Samenvatting | 1. Appartementencomplex is niet passend in de omgeving. Voorzien is in drie appartementengebouwen naast elkaar die maximaal 18 meter hoog mogen worden. De gebouwen zijn hierdoor goed zichtbaar. De bebouwing in de nabijheid is aanmerkelijk lager. Ten opzichte van het dorp en het buitengebied, waaronder de woning van cliënte zullen de gebouwen zeker 25 boven de omgeving uitsteken. |
|--------------|---|

2. Cliënte vindt het onverstandig om buitendijks 42 woningen te bouwen op een plek waar eerst geen woningen stonden. Dat is ook de conclusie van het bouwstenenrapport uit 2021 dat in opdracht van de Deltacommissaris is opgesteld.
3. De bodemvervuiling is onvoldoende gesaneerd. Er is diverse malen gesaneerd omdat er olie omhoog komt en in de rivier stroomt. Nog altijd is de bodem niet 'schoon' en niet veilig.
4. Op papier wordt gesteld dat de bodem schoon is. De onderzoeken zijn maar tot 4 meter diep gedaan en de bodemvervuiling die in de voet van de dijk is gevonden lijkt te worden genegeerd. Cliënte stelt dat dan ook dat eerst daadwerkelijk een goede en complete sanering moet plaatsvinden alvorens er maar iets gebouwd kan gaan worden.
5. In het bestemmingsplan staat dat de grond bestemd is voor wonen en erven, tuinen, water, waterhuishouding en groenvoorzieningen. Deze bestemmingen zijn niet passend en veilig op deze plaats. Te meer nu in de planregels geen c.q. onvoldoende maatregelen en voorschriften zijn opgenomen die er voor zorgen dat men niet in de bodem bij de vervuiling in de buurt komt. Nu is bedacht dat het terrein rondom de appartementen algemeen toegankelijk is voor appartement eigenaren- en bewoners en lijkt met beton te worden dichtgemaakt. Dit biedt echter geen planologische zekerheid dat de inrichting niet anders wordt c.q. in de toekomst veranderd.
6. Cliënte vreest voor de gezondheid en stelt dat van een goed woon- en leefklimaat geen sprake kan zijn.
7. Cliënte voorziet veel en grote verkeers- en parkeerproblemen nadat de 42 woningen zijn gebouwd. De IJsseldijk-Noord is niet berekend op veel verkeer en nu is al sprake van files en verkeersopstoppingen. Al het verkeer van en naar de woningen moet over de dijk.
8. In de toelichting staat dat is gerekend met de informatie die is verkregen van de ODMH. Daarin is geenszins de praktijk van alle dag onderkend en meegerekend.
9. Langs de IJsseldijk-Noord staan veel woningen die geen eigen afrit hebben. De eigenaren/bewoners parkeren langs de dijk. Ook de strook langs de weg voor het plangebied wordt hiervoor gebruikt. Feit is dat er nu al veel te weinig parkeergelegenheid is voor de huidige woningen.
10. Regelmatig wordt op het terrein van cliënte geparkeerd waardoor haar toegangsweg is afgesloten of beperkt wordt. Door de gemeente is niet voorzien in extra parkeerplaatsen om dit op te lossen.
11. Door de bouw van 42 woningen zal het parkeerprobleem alleen maar groter worden. In de planvoorschriften is geen eis of voorschrift opgenomen over het verplichte aantal parkeerplaatsen dat binnen het plangebied op eigen grond gerealiseerd en in stand gehouden moet worden.
12. Op grond van de CROW-kencijfers van ruim drie jaar geleden en op grond van ervaringscijfers elders is berekend dat naar verwachting 63 parkeerplaatsen voldoende zijn. In het plan is

| | |
|---------------|---|
| | <p>voorzien in 74 parkeerplaatsen. Gezien de prijsklasse en ligging verwacht cliënte dat twee auto's eerder regel dan uitzonder zijn. 1,4 parkeerplaatsen per woning is te laag en ook zal bezoek regelmatig met de auto komen. Er zijn 105 parkeerplaatsen nodig. Bovendien komt de huidige parkeerruimte langs de dijk te vervallen. Dat zal leiden tot extra parkeerproblemen waarin voorzien dient te worden.</p> <p>13. Niet wordt onderkend dat bedrijf van cliënte merkbaar zal zijn voor de eigenaren van de te bouwen woningen. De melkveehouderij ligt qua geurcontouren op voldoende afstand, maar de verkeersbewegingen van en naar de melkveehouderij gaan via de toegangsweg die direct voor het complex ligt. Van het agrarisch verkeer dat hier ('s nachts) rijdt ondervinden bewoners hinder. Bovendien worden bovenaan de dijk kadavers neergelegd en bestaat er uit de appartementen zicht op de kadavers in de kadavervrachtwagen. Dit geluid, licht en geur is noodzakelijkerwijs aan de orde bij de normale bedrijfsvoering van een melkveehouderij. In het plan zijn geen voorzieningen opgenomen om deze overlast te voorkomen.</p> <p>14. Cliënte voorziet dat zij op termijn met klachten wordt geconfronteerd en dat haar bedrijfsvoering aan banden wordt gelegd. Dit dient voorkomen te worden.</p> |
| Beantwoording | <p>1. De schaal van de gebouwen en beoogde architectuur passen goed bij het rivierbeeld. Aan de rivierzijde zijn van oudsher bedrijfsbestemmingen gesitueerd en welke met grootschalige bebouwing ontwikkeld zijn en kunnen worden, waardoor het stedenbouwkundig en architectonisch karakter van het gebied op verschillende locaties aan de rivier een meer industrieel bijzonder beeld zal geven.</p> <p>De geplande gebouwen staan op zichzelf en zowel de nieuwe als bestaande gebouwen aan de dijk zijn stedenbouwkundig steeds ruimtelijke gesitueerd. De drie nieuwe gebouwen hebben een eigen architectonische uitstraling en variëren in hoogte en situering en hiermee ontstaat er geen gesloten front aan de dijk. Door de positie van de appartementengebouwen ontstaan er doorzichten en openheid.</p> <p>Om het parkeren niet in het zicht te krijgen is er voor gekozen, om het meeste benodigde parkeren in het gebouw te situeren en tussen de gebouwen is op het maaiveld een architectonische oplossing met transparantie / doorzichten beoogt.</p> <p>De structuur van de polder gaat uit van een slagenlandschap welk haaks op de dijk is verkaveld. De dijk ligt hoog vanwege situering van de IJssel. Het polderlandschap ligt hierdoor een stuk lager en de bebouwing op de dijk zal ten opzichte van het polderlandschap stedenbouwkundig en architectonisch altijd grootschaliger zijn.</p> <p>Het vigerende bestemmingsplan geeft overigens de mogelijkheid voor een uitwerking van een bedrijvenbestemming waarvan 70 % bebouwd mag worden, met een goothoogte van ongeveer 4 meter en een nokhokhoogte die nog niet in meters</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>nader bepaald is. Op basis hiervan kan één gesloten architectonisch frontbeeld ontstaan (zoals op rivierlocatie 's nabij, zoals IJsseldijk Noord 69). De nu gekozen opzet met 'lucht' tussen de gebouwen is ten opzichte daarvan meer wenselijk.</p> <p>2. Het bedoelde rapport uit december 2021 biedt bouwstenen voor toekomstige beleid en regelgeving. Er wordt geadviseerd geen nieuwe woningen in buitendijkse gebieden te realiseren. Daarbij is aangegeven dat “door hogere piekafvoeren op de rivieren is meer ruimte voor een veilige afvoer en berging van rivierwater nodig. Voorkomen moet worden dat buitendijkse investeringen het waterbergend en stroomvoerend vermogen van de rivier onnodig inperken, waardoor toekomstige adaptatierichtingen worden beperkt.”</p> <p>Voor de planlocatie is geen sprake van inperking van het waterbergend en stroomvoerend vermogen. Er wordt gebouwd op een zelling met een maaiveldhoogte die vergelijkbaar is als de dijk. Op grond van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is ter plaatse van het plangebied overigens ook geen sprake van een stroomvoerend rivierbed, op basis waarvan beperkingen gelden.</p> <p>3. Zie hiervoor de thematische beantwoording over bodemvervuiling.</p> <p>4. In het kader van het bestemmingsplan is beoordeeld of de bodem geschikt is voor het beoogde toekomstige gebruik (woonbestemming). De Omgevingsdienst Midden-Holland (hierna ODMH) heeft geconcludeerd dat dit het geval is. Dit is ook toegelicht in de hoofdstuk 4.5 van de plantoelichting en in bijlage 4 van de plantoelichting. Voor wat betreft de uitgevoerde sanering wordt verwezen naar de thematische beantwoording over bodemvervuiling.</p> <p>5. Zoals is beantwoord bij punt 4 van deze zienswijze is het plangebied geschikt voor het beoogde woongebruik als zodanig. Het bestemmingsplan c.q. de bestemming 'Wonen' schrijft geen exacte inrichting van het terrein voor. Die kan (in de loop van de tijd) ook wijzigen/of veranderen. Los daarvan gelden vanwege de uitgevoerde sanering(en) op basis van de Wet bodembescherming (hierna Wbb) de nodige gebruiksbeperkingen. Die liggen vast in het kadaster. Er bestaat geen aanleiding hiervoor aanvullend ook in het bestemmingsplan nog een regeling op te nemen.</p> <p>6. Ter plaatse van het plangebied is op basis van de uitgevoerde onderzoeken geconcludeerd dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Specifiek ten aanzien van de uitgevoerde sanering is een stabiele situatie bereikt en gelden er op basis van de Wbb gebruiksbeperkingen waardoor wordt voorkomen dat de aangebrachte leeflaag wordt verstoord.</p> <p>7. De IJsseldijk-Noord is een druk bereden route. Het betreft een Erftoegangsweg type 1 (EWT1) met een maximale capaciteit van tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van het regionaal verkeersmodel is die capaciteit nog</p> |
|--|--|

| | |
|--|---|
| | <p>niet bereikt. De verkeersgeneratie die valt te verwachten van de ontwikkeling (circa 269 verkeersbewegingen) is beperkt en niet dusdanig dat daarmee de maximale wegcapaciteit wordt overschreden. Overigens is daarbij geheel buiten beschouwing gelaten dat de huidige bedrijfsbestemming van het plangebied ook een (theoretische) verkeersgeneratie heeft die komt te vervallen.</p> <p>Op de dijk is niet zozeer het aantal motorvoertuigen een probleem, maar op sommige punten wel de doorstroming. De omstandigheden brengen met zich mee dat door het slingerende karakter van de dijkweg de rijsnelheid beperkt is. De bochten in combinatie met parkeren op de rijweg zorgen in sommige gevallen voor een verminderde doorstroming. Dat staat feitelijk los van voorliggend plan. Voor het plan zelf is aanvullend door BonoTraffics in beeld gebracht welke effecten het plan heeft op de doorstroming (vanwege afslaand verkeer) op de IJsseldijk-Noord. Hieruit volgt dat dit niet leidt tot extra wachttijd en derhalve niet van invloed is op de doorstroming.</p> <p>8. De gebruikte verkeersgegevens zijn gebaseerd op informatie uit het Regionale Verkeers- en milieumodel Midden-Holland (RVMH versie 3.2) van de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) en gebaseerd op het planjaar 2030. Daarin is inclusief de verkeersgeneratie van het plan sprake van 4.834 mvt/per etmaal. Deze modelberekening is betrouwbaar voor het bepalen van de intensiteit.</p> <p>9. Het voorliggende plan voldoet op zichzelf aan voldoende parkeerplaatsen conform de daartoe door de gemeente gehanteerde normen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (hierna CROW). Het plan hoeft niet de parkeerproblematiek van de omgeving op te lossen. Te meer omdat met het plan geen feitelijk bestaande en openbare parkeerplaatsen verloren gaan.</p> <p>10. Zoals aangegeven is in de bestaande situatie geen sprake van formele of officiële parkeerplaatsen die verloren gaan als gevolg van het voorliggende plan. Voor zover weggebruikers bij het parkeren bestaande inritten blokkeren is dit een punt van (verkeers)handhaving.</p> <p>11. Voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein voor het beoogde programma van 42 woningen, gebaseerd op de in de gemeente gehanteerde CROW-normen. In de planregels is in artikel 14 opgenomen dat er op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen moeten komen. Dit naar model van de Paraplubestemmingsplan parkeren Krimpenerwaard zoals die in 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het plan voorziet daarmee in een voorschrift om voldoende parkeerplaatsen te realiseren.</p> <p>12. Voor het berekenen van de parkeernorm is uitgegaan van de meest actueel CROW-norm, waarbij rekening is gehouden met het buiten stedelijke karakter van de locatie, als gevolg</p> |
|--|---|

| | |
|--|--|
| | <p>waarvan de parkeernorm al hoger is dan in (hoog) stedelijk gebied. In de norm zit ook een bezoekersaandeel.</p> <p>Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek is berekend dat er op basis van de gemeentelijke normering 72 parkeerplaatsen nodig zijn. Omgerekend en gemiddeld ruim 1,7 pp per woning. In het onderzoek is aanvullend inzichtelijk gemaakt dat -mede op basis van referentieprojecten- minder parkeerplaatsen nodig zijn. Dat houdt evenwel niet in dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Zoals in het onderzoek en de toelichting is vermeld dienen op basis van de gemeentelijke normering ten minste 72 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Dat ligt ook vast in de planregels (artikel 14).</p> <p>Voor zover nu op een strook van het terrein wordt geparkeerd is van een formele parkeerplaats geen sprake. Op elk moment had de eigenaar maatregelen kunnen treffen dit onmogelijk te maken. Met de nu voorgenomen herontwikkeling van het terrein wordt de ruimte benut en voor de nieuwe ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeerruimte voor het beoogde bouwprogramma. Er bestaat voor de eigenaar/ontwikkelaar geen plicht een bestaand parkeerprobleem op te lossen en/of alternatieven te bieden voor het vervallen van een niet formele parkeergelegenheid.</p> <p>13. Uit de toelichting volgt dat het plangebied ligt in een gebied met diverse functies en is een verantwoording opgenomen ten aanzien van de agrarische bedrijvigheid in de omgeving van het plangebied. Dit leidt niet tot specifieke maatregelen in het plan. Een gemengd gebied met een grote diversiteit aan functies brengt in zijn algemeenheid nu eenmaal met zich mee dat de overige functies worden ervaren.</p> <p>Geluid is een belemmering voor het bedrijf wanneer bij de beoogde woningen niet meer wordt voldaan aan de voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor de inrichting moet worden voldaan aan lid 5 van artikel 2.17 en geldt de uitsluiting genoemd in lid 3 sub c van artikel 2.18. Voor de veroorzaakte langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de beoogde woningen hoeven alleen de vast opgestelde installaties te worden beschouwd. Omdat deze installaties op grote afstand van de appartementen/woningen staan, wordt voldaan aan de toegelaten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus.</p> <p>Voor de maximale geluidsniveaus (piekniveaus) zijn in de periode van 6.00 uur tot 19.00 uur optredende laad- en losactiviteiten en de in- en uitrijdende voertuigen uitgezonderd van toetsing. De toegelaten maximale niveaus laten toe dat in de avondperiode tussen 19.00 uur en 23.00 uur voertuigen in- en uit mogen rijden. In de nachtperiode tussen 23.00 uur en 7.00 uur kan een belemmering ontstaan als meer dan één maal met één voertuig wordt in- en uitgereden. Het is echter niet aannemelijk dat hierdoor de bedrijfsvoering wordt belemmerd.</p> |
|--|--|

| | |
|---------------------------------------|---|
| | <p>De NVWA stelt strikte regels over het plaatsen van kadavers langs de weg. Dat appartementen op korte afstand worden gebouwd, verandert hiervoor de situatie niet.</p> <p>14. Er bestaat op basis van het plan geen aanleiding om beperkingen op te leggen.</p> |
| Aanpassingen | <p>De zienswijze geeft op punt 7 aanleiding voor een aanpassing van het bestemmingsplan, te weten in de toelichting vanwege het aanvullende onderzoek inzake de verkeersdoorstroming. De zienswijze geeft op de overige punten geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of het beeldkwaliteitsplan.</p> |
| Zienswijze 2 – door indiener 2 | |
| Samenvatting | <ol style="list-style-type: none"> 1. Grootste zorg is de vervuilde grond. De bovenste laag is geschikt bevonden voor de bestemming Wonen. Dieper in de grond zit zware vervuiling. Wij maken ons ernstige zorgen over het vrijkomen van deze stoffen als er geheid wordt. Het monitoren na het heien is een onaanvaardbaar risico. Als dan wordt geconstateerd dat er toch weer vervuiling en risico's zijn is het kwaad al geschied. Niet duidelijk is wat aantasting van de vervuilde dieper onderlaag en eventuele doorboring van vaten op langere termijn voor de huidige en toekomstige bewoners voor gevolgen hebben. 2. Het plan is te hoog en kolossaal. De omgeving kenmerkt zich door een open en landelijk karakter met enkel laagbouw. In eerdere onderzoeken en de laatste woonvisie wordt het belang van het behoud van het landelijke karakter aangehaald. Iedere vorm van hoogbouw tast dit beeld aan. 3. Het woongenot wordt aangetast. Vanwege de ligging van onze woning onder aan de dijk kijken wij tegen een muur van 25 meter aan en kijken circa de helft van deze appartementen op ons erf. De inkijk in niet op te lossen met bomen of heggen vanwege het grote hoogte verschil. 4. We exploiteren een goedlopende B&B. Gevreesd wordt voor inkomensderving omdat van een landelijk karakter geen sprake meer zal zijn. Bovendien zal de waarde van de woning dalen omdat er geen sprake meer is van een landelijk karakter. 5. Veel woningen langs de dijk hebben geen eigen parkeermogelijkheid op eigen terrein. Reeds 20 jaar wordt daarom geparkeerd op een strook van het AVIA terrein en dat wordt gedoogd. Er is in het plan slechts 2 parkeerplaatsen voor bezoekers en omwonenden. Omdat het aantal parkeerplaatsen niet toereikend is gaan meer auto's op de dijk parkeren. Dat is niet wenselijk. 6. De komst van 42 appartementen brengt veel extra verkeersbewegingen met zich mee. Vermeldt is dat de capaciteit van de dijk 1600 mvt/per etmaal is en er in de huidige situatie sprake is van 1500mvt/per etmaal. Met de toevoeging van de verkeersbewegingen van de appartementen wordt de capaciteit dus overschreden. 7. De ervaring is dat de huidige verkeersdruk tot overlast en onveilige situaties leidt, mede door de krappe bocht vlak bij het Avia-terrein. Er zijn in de bocht dagelijks opstoppingen. De |

| | |
|---------------|---|
| | <p>inrit van de parkeergarage is direct na de bocht, wat voor nog meer opstoppingen zal zorgen. In de toelichting is gesteld dat een veilig uitrit is te maken. Ook daar zijn problemen te verwachten omdat daar woningen staat die het uitzicht belemmeren en de weg ter plaatse moeilijk is te overzien.</p> <p>8. Het woningtekort wordt niet opgelost. Uit onderzoek blijkt dat in de gemeente Krimpenerwaard vooral behoefte is aan betaalbare starterswoningen en aangepaste seniorenwoningen. De geplande appartementen voldoende hier aan niet. Ook de woningen die vanwege doorstroming vrijkomen, zijn meestal niet geschikt voor starters en senioren, vanwege de hoge woningprijzen.</p> <p>9. Vooraf moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn van heien en er moet een gegarandeerd veilige situatie worden gerealiseerd voor huidige en toekomstige bewoners, voordat er verder wordt nagedacht om te bouwen op deze locatie.</p> <p>10. Daarna zouden wij ons kunnen vinden in een aanpassing van het bestemmingsplan van 'Bedrijven' naar 'Wonen' omdat er woningnood is in onze gemeente. Wel met in achtneming van een goed verkeersplan en gangbare eisen die worden gesteld aan de woningen in het landelijke gebied, zoals een goothoogte van 4m en bouwhoogte van 9m en passen zijn in het landelijke karakter. Ook moet de woningbouw ertoe bijdragen dat er sprake is van doorstroming.</p> |
| Beantwoording | <p>1. Zie hiervoor de thematische beantwoording over bodemvervuiling.</p> <p>2. Zie de beantwoording van punt 1 van zienswijze 1.</p> <p>3. De structuur van de polder gaat uit van een slagenlandschap welk haaks op de dijk is verkaveld. Het polderlandschap ligt ten opzichte van de dijk een stuk lager en de bebouwing op de dijk zal ten opzichte van het polderlandschap stedenbouwkundig en architectonisch altijd grootschaliger zijn. Van inkijk op het perceel is vanaf de weg op de dijk (IJsseldijk-Noord) al sprake. Vanuit het meest zuidelijke woongebouw zal vanwege de onderlinge afstand van circa 26 meter en het hoogteverschil inderdaad ook sprake zijn inkijk in de voortuin en op de voorgevel. Dat is echter niet ongebruikelijk bij tegenover elkaar gelegen woonbestemmingen.</p> <p>4. Van een landelijk karakter is ter plaatse van het plangebied nauwelijks sprake. De IJsseldijk-Noord zelf betreft een lintstructuur, met een grote diversiteit aan bebouwing en functies en bijbehorende uitstraling. Zeker aan de rivierzijde zijn van oudsher bedrijfsbestemmingen gesitueerd en welke met grootschalige bebouwing ontwikkeld zijn en kunnen worden. Het , stedenbouwkundig en architectonisch karakter van het gebied is op diverse locaties aan de rivier meer industrieel en bedrijfsmatig. Richting de polder, het gebied ten oosten van het plangebied, de dijk en lintstructuur is wel sprake van een landelijk karakter. Dat laat onverlet dat indien een ontwikkeling leidt tot inkomensschade of waardevermindering van onroerend goed</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>hiervoor een verzoek om tegemoetkoming kan worden gedaan. De wet heeft daarvoor aparte procedures. Overigens is voor de beoordeling daarvan niet de feitelijke situatie maar een vergelijking tussen de bouw- en gebruiksmogelijkheden van opeenvolgende bestemmingsplannen maatgevend.</p> <p>5. De gehanteerde parkeernormen voor het te realiseren plan is gebaseerd op het CROW. Daarbij is in de parkeernorm al een bezoekersaandeel opgenomen. In zoverre voorziet het plan op basis van de normen in voldoende parkeerplaatsen voor het aantal woningen c.q. het bezoek (0,3 per woning). Waar niet in hoeft te worden voorzien is parkeerruimte voor functies in de omgeving. De omstandigheid dat gedurende lagere tijd gebruik is gemaakt van een deel van het terrein door parkerende buurtbewoners, maakt niet dat op basis daarvan in het plan daarmee rekening hoeft te worden gehouden.</p> <p>6. De vermelde getallen in de plantoelichting zijn een verschrijving. De capaciteit van en de intensiteit op de IJsseldijk-Noord is hoger. De toevoeging van het verkeer van het plan leidt op zichzelf niet tot een overschrijding van de wegcapaciteit. Zie daarvoor verder de ambtshalve wijziging op dit punt.</p> <p>7. De bocht ligt op circa 100 meter van het de zuidelijke grens van het plangebied, dus van een ligging direct na de bocht is geen sprake. Niet is uit te sluiten dat afslaand verkeer (vanuit het zuiden) naar het plangebied, even moet wachten vanwege tegemoetkomend verkeer. Dat is vanzelfsprekend op een rijweg met twee rijrichtingen en leidt op zichzelf niet tot onaanvaardbare opstoppingen of vertragingen. Voor het plan zelf is aanvullend door BonoTraffics in beeld gebracht welke effecten het plan heeft op de doorstroming (vanwege afslaand verkeer) op de IJsseldijk-Noord. Hieruit volgt dat dit niet leidt tot extra wachttijd en derhalve niet van invloed is op de doorstroming. Ten aanzien van een verkeersveilige ontsluiting worden in datzelfde rapport aanbevelingen gedaan die in het kader van de uitvoering en inrichting getroffen kunnen worden zoals dat door ontwikkelaar is aangegeven in een aanvullende notitie. E.e.a. kan zodanig worden vormgegeven dat direct het terrein kan worden opgereden. Er hoeft dus niet op de rijweg gewacht te worden voor een toegangshek/slagboom.</p> <p>8. Toevoegen van woningen in de beoogde categorieën (dure koop, middeldure koop en middenhuur) zorgt ook voor doorstroming in de markt. Dat leidt al dan niet in enkele stappen ook tot vrijkomende woonruimte voor mensen die starten op de woningmarkt. Op basis van de gemeentelijke Woonvisie is er, zoals verwoord in de plantoelichting, behoefte aan woonruimte voor 55+ en senioren. Appartementen zijn hiervoor vanwege gelijkvloers karakter en levensloopbestendigheid bij uitstek voor geschikt.</p> <p>9. Zie hiervoor de thematische beantwoording over bodemvervuiling.</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | <p>10. Ter plaatse van het plangebied is zoals aangegeven in onder andere de beantwoording van punt 1 van zienswijze 1 stedenbouwkundig aanleiding en ruimte voor een invulling met een andere type bebouwing dan grondgebonden woningen. Appartementen zijn bovendien een gewenste aanvulling op de woningvoorraad vanwege de specifieke behoefte en de doorstroming. Uit de verkeersonderzoeken (parkeren, doorstroming, veiligheid) en wegcapaciteit blijkt dat het beoogde programma verkeerskundig passend en aanvaardbaar is op deze plek.</p> |
| Aanpassingen | Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of beeldkwaliteitsplan. |
| Zienswijzen 3 – door indiener 3 | |
| Samenvatting | <ol style="list-style-type: none"> 1. Op het pand (IJsseldijk Noord 55a) zit industrie categorie 3. De nieuwe woningen komen te dicht bij het pand te staan. 2. Er zijn voor de toekomst plannen voor een spuitcabine in het bedrijfspand met een afvoer naar buiten. Dat zal leiden tot stank- en geluidsoverlast. 3. De grond is zwaar vervuild, afgedekt met folie om uitstroom van vervuiling te voorkomen. Deze folie zal door de heiwerkzaamheden kapot worden geslagen waardoor dit zijn functie verliest en de vervuiling weer aan de oppervlakte zal komen, er is ook nog geregeld olie-uitstroom. 4. De verkeersdrukte zal toenemen terwijl er al een gigantische parkeerprobleem is voor omwonenden. Het verkeer op de dijk staat dagelijks vast en dat zal alleen maar erger worden. |
| Beantwoording | <ol style="list-style-type: none"> 1. In de plantoelichting is aangegeven dat de te realiseren appartementen op een kleinere afstand tot de bedrijfsbestemming ligt dan de relevante richtafstanden uit de VNG-Brochure 'Bedrijven en Milieuzonering waarbij geluid maatgevend is. Daarom is door middel van akoestisch onderzoek (hoofdstuk 4.3.2 en bijlage 7 van de plantoelichting) specifiek nagegaan welke geluidsniveaus de bedrijvigheid op IJsseldijk-Noord 55a bij de appartementen veroorzaakt. Geconcludeerd is dat deze geluidsniveaus voldoen aan de toegelaten richtwaarden zodat ter sprake van de appartementen sprake is van een goed woon- en leefklimaat en dat het de komst van de appartementen niet leidt tot een beperking van de nu maximaal toegestane geluidsemisatie. 2. Bij toekomstige veranderingen, uitbreidingen of wijzigingen zal rekening moeten worden gehouden met de dan geldende omstandigheden. Dit kan inhouden dat maatregelen moeten worden getroffen die op dit moment nog niet nodig zouden zijn of specifieke activiteiten zonder meer overal op het perceel of in het gebouw mogelijk zijn. 3. Zie de thematische beantwoording over bodemsanering. 4. De toename aan verkeersdrukte vanwege het plan is aanvaardbaar en inpasbaar gelet op de capaciteit van de weg en bestaande verkeersdrukte. Aanvullend is via onderzoek door BonoTraffics in beeld gebracht dat de doorstroming op de IJsseldijk-Noord niet nadelig wordt beïnvloedt door het plan. Ten aanzien van parkeren wordt voor het plan voorzien in |

| | |
|---------------------------------------|---|
| | voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. In het plan hoeft geen oplossing te worden opgenomen voor het bestaande parkeerprobleem. |
| Aanpassingen | Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of beeldkwaliteitsplan. |
| Zienswijze 4 – door indiener 4 | |
| Samenvatting | <ol style="list-style-type: none"> 1. Er is al een groot parkeerprobleem voor omwonenden die de auto's nu voor het hek van het Avia-terrein parkeren. Ook op de dijk staan nu al veel auto's geparkeerd waardoor het regelmatig vaststaat. 2. We hebben een bedrijf (IJsseldijk-Noord 51) met in- en verkoop van tractoren en machines. Er komen dagelijks vrachtauto's voor het lossen en laden. Dat gebeurt op de dijk en voor het AVIA terrein. Ook bij het bedrijfspand naast het Avia-terrein (IJsseldijk-Noord 55a) komen vrachtauto's laden en lossen waar overlast van is. |
| Beantwoording | <ol style="list-style-type: none"> 1. De bestaande parkeerproblematiek behoeft niet te worden opgelost met het plan. Het plan voorziet, zoals verantwoord in de plantoelichting en in beantwoord bij punt 12 van zienswijze 1. 2. Deze bestaande verkeersproblematiek hangt samen met de structuur en kenmerken van de IJsseldijk-Noord en niet met het plan voor de invulling van de Bolderkade als zodanig. In zoverre is het wegbestemmen van de ter plaatse geldende bedrijfsbestemming wel een ontwikkeling die er aan bijdraagt dat het vrachtverkeer en daarbij behorende overlast niet verder toeneemt. |
| Aanpassingen | Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of beeldkwaliteitsplan. |
| Zienswijze 5 – door indiener 5 | |
| Samenvatting | <ol style="list-style-type: none"> 1. Gepubliceerd is dat het college een Aanmeldnotitie heeft ontvangen waarin naar voren komt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Bij laag water lekt er nog steeds olie in de inde Hollandse IJssel. De deelsaneringen hebben dus niet het nodige resultaat opgeleverd. In een brief van de provincie staat vermeld dat de doelstelling van de sanering niet was om het volledig verwijderen van de verontreiniging, maar de verspreiding van de verontreiniging naar het oppervlaktewater een halt toe te roepen. Het terrein is dus nog steeds strek vervuild. 2. Het plan geeft een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. 3. De uitgang van de bovengrondse parkeergarage komt bijna in mijn kamer en de verlichting van de auto's schijnen in mijn zijraam naar binnen. Bovendien worden er auto's naast mijn tuin geparkeerd. 4. De verkeershinder op de smalle en onoverzichtelijke dijk zal sterk toenemen met alle gevolgen van dien. 5. We hebben geen zon meer in de tuin als gevolg van de hoogte van de gebouwen. |

| | |
|---------------|--|
| | <ol style="list-style-type: none"> 6. De privacy wordt onevenredig aangetast door het grote aantal bewoners. 7. Beleid van de gemeente is dat bouwen in het buitengebied alleen is toestaan met de ruimte- voor ruimteregeling. 8. Er geldt een terughoudendheid voor wat betreft bouwen voor de voorgevel en boven bestaande bouwhoogtes in de directe nabije omgeving. Er dient aansluiting gezocht te worden bij de omliggende bebouwing bij gelijke bouwblokken. 9. Het straat en bebouwingsbeeld verandert onevenredig ten opzichte van de huidige aanwezige bebouwing doordat is gekozen voor andere materialen. 10. De bouwplannen liggen binnen de geurcirkel. 11. Binnen het maken van bouwplannen is geen rekening gehouden met het stikstofbeleid. |
| Beantwoording | <ol style="list-style-type: none"> 1. In de Aanmeldnotitie is, zoals de wet dit voorschrijft, onderzocht en verantwoord dat de beoogde nieuwe ontwikkeling, namelijk 42 woningen, geen belangrijke nadelige milieugevolgen met zich meebrengt. Dat vraagstuk staat feitelijk en juridisch los van de bestaande bodemkwaliteit. Daarvan is bekend dat deze is vervuild en onder toezicht en verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag, de provincie Zuid Holland, gesaneerd is. De sanering had niet tot doel alle vervuiling volledig te verwijderen, maar wel om een stabiele en daarmee veilige eindsituatie te creëren. Zie daarvoor de thematische beantwoording bodemvervuiling. 2. Op basis van het geldende bestemmingsplan zijn ter plaatse bedrijfsactiviteiten toegestaan tot en met milieucategorie 2 en kan ten behoeve van die bedrijfsactiviteiten -na uitwerking- ook bebouwing worden opgericht. In zoverre is het herziening naar de bestemming 'Wonen' gunstig nu de milieu- en ruimtelijke uitstraling op de omgeving hiervan in zijn algemeenheid minder groot is. Dat laat onverlet dat al geruime tijd sprake is van een onbebouwde situatie en de beoogde nieuwe situatie zal leiden tot een gebouwde invulling die afwijkt van wat de laatste jaren feitelijk de ervaren omstandigheden waren. Dat heeft gevolgen voor bijvoorbeeld de privacy en schaduw. Die gevolgen zijn gelet op de beoogde woonfunctie en situering van bebouwing echter niet zodanig dat sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. 3. In het bestemmingsplan ligt de uitrit van de op maaiveldniveau gelegen inpandige parkeergarage niet exact vast, maar deze is voorzien op een afstand van ongeveer 11 meter van de erfgrans. Het terrein buiten de bebouwing kan en zal ook worden gebruikt voor parkeren. Dat is toegestaan binnen woonbestemming. Die woonbestemming biedt ook de ruimte om een passende erfafscheiding te realiseren die deze mogelijke lichthinder geheel kan voorkomen. Dit zal in de regels worden vastgelegd. Ter referentie zijn op basis van het geldende bestemmingsplan overigens bedrijfsactiviteiten toegestaan tot aan de erfgrans en zijn voertuigbewegingen en |

| | |
|--|--|
| | <p>het stallen/parkeren van (vracht)auto's toegestaan. In zoverre is er geen sprake van een (planologische)verslechtering.</p> <p>4. De verkeersgeneratie van het plan kan worden opgevangen in de wegcapaciteit (zie ook de ambtshalve wijzigingen op dit punt). Daarbij is de (mogelijke) verkeersgeneratie van de geldende bedrijfsbestemming overigens buiten beschouwing gelaten. Door BonoTraffics is aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten op de IJsseldijk-Noord als gevolg van het plan. Hieruit volgt dat dit niet leidt tot extra wachttijd en derhalve niet van invloed is op de doorstroming. Ten aanzien van een verkeersveilige ontsluiting worden in datzelfde rapport aanbevelingen gedaan die in het kader van de uitvoering en inrichting getroffen kunnen en zullen worden zoals dat door ontwikkelaar is aangegeven in een aanvullende notitie als reactie op het onderzoek van BonoTraffics. Daarmee is een verkeersveilige situatie te realiseren.</p> <p>5. In de huidige situatie is er geen bebouwing aanwezig, waardoor van schaduwwerking geen sprake is. In de nieuwe situatie komt er bebouwing en ontstaat als gevolg daarvan schaduw. Zoals in de algemene bezonningsstudie (bijlage 14, plantoelichting) blijkt leidt dit in de zomermaanden geheel niet tot schaduw in de (achter)tuin of op de woning. In het voor- en najaar voor een deel van de dag, waarbij de achtertuin niet steeds geheel in de schaduw ligt. In de wintermaanden is in de middagperiode sprake van schaduwwerking. Dit is ten opzichte van de feitelijk situatie een verslechtering, gelet op de omstandigheid dat er nu geen bebouwing staat. Om hiervan de exacte gevolgen in beeld te brengen is aan de hand van een aanvullende specifiek bezonningsstudie in beeld gebracht wat de effecten zijn op de woning aan de hand van de algemeen geaccepteerde TNO-normen. De effecten op de zuidgevel zijn het grootst, waarbij in de maanden september tot en met maart sprake is van een afname van meer dan 50%. Maar ook dan wordt voldaan aan de TNO-normering. Het onderzoek zal als bijlage worden toegevoegd aan de plantoelichting en de resultaten worden verwerkt/beschreven in de plantoelichting.</p> <p>6. De percelen grenzen aan elkaar. De kortste afstand tussen het meest nabij gelegen woongebouw en de erfgrans bedraagt 5 meter. De kortste afstand tussen het meest nabij gelegen gebouw en de woning is ruim 8 meter. Hoewel in zijn algemeenheid niet is uit te sluiten dat van enige aantasting van privacy sprake zal zijn bij naast elkaar gelegen woonbestemmingen is voor dit plan nog relevant dat het merendeel van de 42 woningen/appartementen geen zicht hebben op het naastgelegen perceel. Uitsluitend de bewoners van het meest noordelijke gebouw kunnen zicht hebben. Evenwel liggen de balkons/buitenruimtes aan de weg en rivierzijde en zijn deze niet georiënteerd op het naastgelegen erf/perceel. Openingen in de zijgevel liggen bovendien op voldoende afstand.</p> |
|--|--|

| | |
|---------------------------------------|--|
| | <p>7. De IJsseldijk-Noord is een dichtbebouwde lintstructuur van woningbouw, bedrijvigheid en maatschappelijke voorziening. Op basis van deze planologische en stedenbouwkundige kenmerken is dit niet aan te merken als buitengebied. Ook in de Omgevingsvisie Krimpenerwaard is de lintstructuur als aparte identiteit benoemt en gekwalificeerd als één lang woon- en werklint langs de IJssel. Bovendien rust op de locatie een bedrijfsbestemming, die na uitwerking voor 70% mag worden bebouwd. Gekozen is nu voor een nieuwe en alternatieve invulling met woningbouw die enerzijds past bij de structuur en het karakter van de (werk)rivier en anderzijds invulling geeft aan de bestaande woningbehoefte.</p> <p>8. De bouwhoogtes van de beoogde bouwvlakken/bebouwing in het plan variëren, waarbij het hoogste volume zich in het midden bevindt en naar de randen de bouwhoogte afneemt zodat een geleidelijke overgang in bouwhoogtes wordt gecreëerd met de bestaande volumes op belendende percelen. De gevels van de nieuwe gebouwen liggen bovendien achter (het verlengde) van voorgevels van deze belendende percelen.</p> <p>9. Ten opzichte van de feitelijke situatie verandert het beeld aanzienlijk. Het terrein ligt immers al geruime tijd braak en zal nu worden bebouwd. Gekozen is voor een invulling met appartementsgebouwen die qua uitstraling en voorkomen refereren aan een industriële invulling, zoals dat ook in het Beeldkwaliteitsplan is opgenomen.</p> <p>10. In de plantoelichting is ingegaan op de omliggende bedrijvigheid in zijn algemeenheid en geur in het bijzonder. In hoofdstuk 4.4 is toegelicht dat het tegenover gelegen agrarische bedrijf is beoordeeld. Geconcludeerd is dat het plangebied 'Bolderkade' ligt buiten de geurafstanden die voor het betreffende agrarische bedrijf van toepassing zijn.</p> <p>11. In hoofdstuk 4.10.2 van de plantoelichting is ingegaan op de stikstofregelgeving en conclusies die op basis van onderzoek en berekening (bijlage 8 en 8b van de plantoelichting) zijn te trekken. Het plan voldoet aan de regelgeving omtrent stikstof. Overigens is, zoals toegelicht bij de ambtshalve wijzigingen, een nieuwe berekening gemaakt vanwege de in januari 2022 in werking getreden nieuwe berekeningsmethode. Ook hieruit blijkt dat wordt voldaan aan de regelgeving met betrekking tot stikstof.</p> |
| Aanpassingen | <p>De zienswijze geeft op punten 3, 4 en 5 aanleiding voor een aanpassing van het bestemmingsplan, te weten in de toelichting vanwege het aanvullende onderzoek inzake de verkeersdoorstroming/verkeersveiligheid en de schaduwwerking. Daarnaast wordt in de regels een bepaling toegevoegd die ertoe strekt dat de terreininrichting zodanig wordt vormgegeven dat lichtschijnsel van motorvoertuigen in de woning wordt voorkomen. De zienswijze geeft op de overige punten geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of het beeldkwaliteitsplan.</p> |
| Zienswijze 6 – door indiener 6 | |

| | |
|---------------------|---|
| <p>Samenvatting</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. De verwijzing in het beeldkwaliteitsplan naar historische industriële structuren als maat voor de nu voorgenomen bouwvolumes- en hoogtes is misplaatst. De steenplaats en mogelijke scheepswerf op deze locatie hebben nooit gebouwde elementen gekend met een omvang en hoogte zoals in het ontwerp beeldkwaliteitsplan staat. Bovendien zijn de tanks waarna wordt verwezen al 20 jaar weg zodat verwijzing daarna als maatgevend voor de huidige invulling niet terecht. 2. Het toevoegen van hoogbouw in het bebouwingslint doet afbreuk aan de huidige ruimtelijke en omgevingskwaliteit en draagt niet bij aan het versterken van de kwaliteit van de groene ruimte. 3. Het plan veroorzaakt onoverkomelijke negatieve effecten op de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het gebied. 4. Met het plan kiest de gemeente er voor om in strijd te handelen met de ambities van het rijk en de provincie om de landbouw als drager van het landelijke gebied te behouden en te versterken. 5. Het ontwerpbestemmingsplan suggereert ten onrechte een bouwhoogte van maximaal 3,70m. Daarmee is de ter inzage legging niet conform de wettelijke richtlijnen gebeurt. Verwezen wordt naar ruimtelijke plannen. In de regels op de site wordt voor de bouwhoogte een nokhoogte genoemd van 3,70 m, zie artikel 3.2.1, lid b en artikel 5.2.1, lid d en e. 6. Het plan is in strijd met de Nationale omgevingsvisie (NOVI). Er wordt geen enkele rekening gehouden met de huidige kenmerken en identiteit van het gebied. Hoogbouw draagt hier niet aan bij, er is geen sprake van hoogbouw langs het bestaande lint en ook nooit geweest en het draagt niet bij aan een goede omgevingskwaliteit. 7. Het plan is strijdig met de uitgangspunten van de provinciale omgevingsvisie omdat een invulling met appartementsgebouwen geen recht doet aan de gesuggereerde schaal en omvang van aanwezige industriële structuren in het buitendijkse gebied. De schaal en omvang heeft in de voorgestelde vorm en uiterlijk niet bestaan en voor zover er al sprake van is geweest al 22 jaar geen onderdeel meer van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het voorgenomen bouwvolume is een verstoring van de continuïteit en vormt daarmee een inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit van de IJsseldijk. Er wordt een gebiedsvreemd element toegevoegd en doorzichten verdwijnen in plaats van dat deze worden behouden. 8. Niet kan worden geconcludeerd dat er geen behoefte meer is aan bedrijvigheid op deze locatie. De gemeente heeft er niet voor gekozen om bedrijvigheid op deze locatie financieel realiseerbaar te maken. 9. Het plan is in strijd met het woonbeleid van de gemeente. 10. Het plan is strijdig met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. De in de plantoelichting gebruikte argumentatie is niet correct. De omgevingsvisie |
|---------------------|---|

| | |
|---------------|--|
| | suggereert nergens dat een bijzonder woonmilieu een argument is om hoogbouw toe te staan. |
| Beantwoording | <ol style="list-style-type: none"> 1. In het beeldkwaliteitsplan wordt in algemene zin verwezen naar het industriële verleden van zellingen langs de Hollandse IJssel. Niet is gesteld dat op de locatie een steenplaats of scheepswerf is geweest. Het industriële verleden van de zelling(en), de situering van bouwmassa's en variatie in bouwhoogtes van industriële bebouwing op de zellingen en langs de IJsseldijk zijn wel de aanleiding en referentie voor enerzijds de stedenbouwkundige invulling en anderzijds de beoogde architectuur en materiaalgebruik voor de op te richten bebouwing en terreininrichting. Daarbij wordt nadrukkelijk gestreefd naar een industrieel karakter, met toepassing van baksteen en staal om daarmee te refereren aan het karakter van de 'werkruiver'. 2. Zie de beantwoording van punt 1 van zienswijze 1. 3. De verkeersgeneratie van het plan kan worden opgevangen in de wegcapaciteit (zie ook de ambtshalve wijziging op dit punt). Daarbij is de (mogelijke) verkeersgeneratie van de geldende bedrijfsbestemming overigens buiten beschouwing gelaten. Door BonoTraffics is aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten op de IJsseldijk-Noord als gevolg van het plan. Hieruit volgt dat dit niet leidt tot extra wachttijd en derhalve niet van invloed is op de doorstroming. Ten aanzien van een verkeersveilige ontsluiting worden in datzelfde rapport aanbevelingen gedaan die in het kader van de uitvoering en inrichting getroffen kunnen en zullen worden zoals dat door ontwikkelaar is aangegeven in een aanvullende notitie als reactie op het onderzoek van BonoTraffics. Daarmee is een verkeersveilige situatie te realiseren. 4. Het plan doet aan die ambities geen afbreuk. Zoals in de plantoelichting is verantwoord is de woningbouw niet van invloed op de bedrijfsvoering van het meest nabijgelegen agrarisch bedrijf. Bovendien wordt het plan gerealiseerd op gronden met een bedrijfsbestemming en heeft dit daarmee dus geen invloed op de afname van het agrarisch areaal. 5. De bekendmaking heeft conform de wettelijk voorgeschreven wijzen plaatsgevonden. In de bekendmaking is verwezen naar www.ruimtelijkeplannen.nl. Op die website is het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen. Er wordt geenszins de suggestie gewekt van een bouwhoogte van maximaal 3,70m. Er komen in het plangebied verschillende bestemmingen voor zoals 'Bedrijf' en 'Wonen'. De bestemming 'Bedrijf' is voor de nutsvoorziening aan de zuid-oostzijde van het terrein. Op de verbeelding paars van kleur. Artikel 3 is voor deze bestemming van toepassing en hier geldt inderdaad een bouwhoogte van maximaal 3,70 m. Het overgrote deel van het plangebied heeft de woonbestemming (geel), waarvoor artikel 5 van toepassing is. Binnen de woonbestemming zijn op de verbeelding bouwvlakken weergegeven met elke eigen hoogtebepalingen. Dat hangt samen met het bepaalde in |

| | |
|--|--|
| | <p>artikel 5.2.1, lid d. Artikel 5.2.1, lid e bepaalt dat gebouwen buiten de bouwvlakken niet hoger mogen zijn dan 3m.</p> <p>6. De NOVI beschrijft op hoog schaalniveau de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Belangrijk afwegingsprincipe is dat kenmerken en identiteit van het gebied centraal staan. De lokale invulling die daar in het plangebied aan wordt gegeven is een invulling met drie appartementsgebouwen met een nadrukkelijk industrieel karakter/aanzien. Die invulling komt deels voort uit het industriële verleden van de locatie zelf met de hoge oliesilo's en deels op basis van meer algemene industriële kenmerken van de 'werkruiver' en bedrijvigheid die plaatsvond en plaatsvindt op de zellingen en dijk langs dit deel van de Hollandse IJssel. Er wordt daarmee aansluiting gezocht bij de kenmerken en identiteit en vormt geen uitzondering. Bebouwing met een industrieel karakter en hoge bebouwing komen op meer plekken langs de Hollandse IJssel en IJsseldijk-Noord voor. Door bij de invulling voor woningbouw te kiezen komt bovendien enerzijds de bedrijfsbestemming te vervallen, wat bijdraagt aan de omgevingskwaliteit en wordt anderzijds de bestaande woningbehoefte bedient.</p> <p>7. De beoogde invulling met bebouwing en de architectuur daarvan is niet enkel ontleend aan de olieopslagtanks die jaren geleden in het plangebied stonden en zijn verwijderd. Deels vindt dat ook zijn aanleiding en oorsprong in de lintstructuur, en de bedrijfsmatige invulling en activiteiten langs de Hollandse IJssel en op de zellingen. Zie daarvoor ook de beantwoording van punt 1 van zienswijze 1 en de beantwoording van punt 1 van deze zienswijze. Gekozen is voor een alternatieve invulling voor een braak liggende bedrijfslocatie in de lintstructuur. Die wijkt af van de feitelijke situatie, maar draagt ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden bij aan een meer kwalitatieve -en gelet op de woningbehoefte gewenste- invulling voor de locatie en omgeving. Dat betreft een lokale afweging die binnen de algemene kaders van de Provinciale omgevingsvisie is vormgegeven. Het plan is in zoverre niet in strijd met de Omgevingsvisie zoals is toegelicht in hoofdstuk 3.3 van de plantoelichting. Daarin is ook uitgebreid ingegaan op hoe het plan zich verhoudt tot de kwaliteitskaart die hoort bij de visie.</p> <p>8. Op basis van het geldende bestemmingsplan is bedrijvigheid op de locatie toegestaan en kan er -na uitwerking door het college van burgemeester en wethouders - ten behoeve die bedrijvigheid ook fors worden gebouwd. Op dat punt heeft de gemeente de ontwikkeling van bedrijvigheid op deze locatie jaren mogelijk gemaakt/gefaciliteerd. Tot een invulling is het al die jaren niet gekomen. Op welke wijze de gemeente dit voor het overige financieel mogelijk zou moeten maken valt ook niet in te zien. De gemeente was en is geen eigenaar, er resteert dan ook enkel een faciliterende rol en geen financiële rol.</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | <p>9. De woonvisie en in het bijzonder de uitwerking ervan naar kernen omschrijft de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Ten aanzien van de kwantitatieve behoefte is geconstateerd dat in Ouderkerk aan den IJssel de afgelopen jaren aanzienlijk minder woningen zijn gebouwd dan nodig zijn. Inclusief de nog steeds toenemende behoefte houdt dat in dat er de komende jaren veel extra woningen gerealiseerd moeten worden. Daarbij is het niet mogelijk en aannemelijk dat dit allemaal in de bestaande kern mogelijk is. Locaties buiten maar nabij de kernen komen dan ook in beeld en zeker locaties in lintstructuren en die al een 'stedelijke' bestemming hebben, zoals het plangebied 'Bolderkade'.</p> <p>In kwalitatieve zin is er in zijn algemeenheid behoefte aan nieuwbouw voor senioren, waarmee de doorstroming kan worden bevordert. Daarnaast aan appartementen met lift en nultredenwoningen in de koopsector. Dat geldt specifiek ook voor Ouderkerk aan den IJssel. Het plan en de locatie niet voor iedereen in de brede doelgroep 'senioren' geschikt zijn. Er zijn mensen die bewust kiezen voor een woning nabij de kernen, maar er zijn ook mensen die kiezen voor een gelijkvloerse woning met uitzicht, zoals deze locatie te bieden heeft. Deze groep kiest er bewust voor om niet in een centrum te wonen.</p> <p>Dat er behoefte is aan en interesse in het plan blijkt overigens ook uit de vele aanmeldingen van geïnteresseerden die de ontwikkelaar inmiddels heeft ontvangen.</p> <p>10. In de Omgevingsvisie Krimpenerwaard ligt het plangebied in de 'IJsselstreek', waarbij speerpunten onder ander zijn 'het versterken van de linten' en 'een meer divers woningaanbod'. Met de beoogde invulling komen de mogelijkheden voor de nu bestemde bedrijfsmatige activiteiten met de daarbij behorende verkeersoverlast (vrachtverkeer) te vervallen. Dit is in lijn met de beschreven doelen in de Omgevingsvisie voor dit gebied. Met de nieuwe invulling wordt bovendien invulling gegeven aan een uniek woonmilieu en een woningaanbod dat ter plaatse nog niet voorkomt en daarmee bijdraagt aan een meer divers woningaanbod. Dat dit op zichzelf vormt inderdaad geen basis voor de nu beoogde bebouwing op het terrein, maar de omgevingsvisie sluit de voorgenomen bouwvolumes ook niet uit. Bovendien heeft de gemeenteraad in een eerder besluit het stedenbouwkundig plan al vastgesteld als kader voor de verder planuitwerking. dit ook niet uit.</p> <p>Ten aanzien van de beoogde schaal, omvang en architectuur die is voorzien is ook en vooral gekeken naar de historie van de plek en het karakter van de omgeving. In de Omgevingsvisie is dit juist ook voor de IJsselstreek als kans benoemt; maak bij ontwikkelingen gebruik van lokaal erfgoed en de lokale geschiedenis. Onder andere de voormalige opslagsilo's in het plangebied en de voor de IJsselstreek kenmerkend industriële karakter van werklocaties langs dit deel van de Hollandse IJssel zijn, zoals dat ook in de</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | plantoelichting en de het beeldkwaliteitsplan is verwoord, inspiratie geweest voor de beoogde maatvoering en architectuur. Daarmee wordt op een eigentijdse wijze een gebiedseigen invulling op deze locatie in het lint voorzien. |
| Aanpassingen | Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of beeldkwaliteitsplan. |
| Zienswijze 7 – door indiener 7 | |
| Samenvatting | <ol style="list-style-type: none"> 1. Vermeld is dat het college een aanmeldnotitie MER heeft ontvangen waarin naar voren komt dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden en is besloten dat geen mer-beoordeling nodig is. Mijns inziens is nog steeds sprake van vervuiling omdat er bij laag water nog steeds olie in de Hollandse IJssel weglekt. 2. Onduidelijk is wat het gevolg is van het plaatsen van heipalen in vervuilde grond of door vervuilde grond heen. Ook is de vraag wat installaties voor grondwarmte in deze vervuilde grond tot gevolg hebben. Beiden kunnen tot gevolg hebben dat stoffen vrijkomen die schadelijk zijn voor de nieuwe bewoners en omwonenden, juist ook omdat door de afdeklaag heengegaan wordt. |
| Beantwoording | <ol style="list-style-type: none"> 1. In de Aanmeldnotitie is, zoals de wet dit voorschrijft, onderzocht en verantwoord dat de beoogde nieuwe ontwikkeling, namelijk de realisatie van 42 woningen, geen belangrijke nadelige milieugevolgen met zich meebrengt. Dat vraagstuk staat feitelijk en juridisch los van de bestaande bodemkwaliteit. Daarvan is bekend dat deze is vervuild en onder toezicht en verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag, de provincie Zuid Holland, is gesaneerd. Zie daarvoor de thematische beantwoording over bodemvervuiling. 2. Er zal geen gebruik worden gemaakt van grond- en/of aardwarmte. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording over bodemvervuiling. |
| Aanpassingen | Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of beeldkwaliteitsplan. |
| Zienswijze 8 – door Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard | |
| Samenvatting | <ol style="list-style-type: none"> 1. Het hoogheemraadschap is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en goede bereikbaarheid. Daarnaast is het hoogheemraadschap verantwoordelijk voor de geluidbelasting van wegen, na de invoering van de Omgevingswet. Deze aspecten worden negatief beïnvloed door het verkeer dat als gevolg van de planontwikkeling van onze wegen gebruik zal maken. Voor de afwikkeling van verkeer zijn geen alternatieven beschikbaar en door de beperkte ruimte en bestaande ruimtelijke inrichting van het gebied is het handelingsperspectief beperkt. Het hoogheemraadschap verwacht dat als gevolg van de ontwikkeling een extra beheerlast, met name door de wijzigingen in de geluidwetgeving in verband met de Omgevingswet. 2. In het plan is geen rekening gehouden met de geluidtoename op omliggende wegen, c.q. de gevolgen voor deze wegen en de geluidbelasting zijn niet gekwantificeerd /beoordeeld. |

| | |
|---------------|---|
| | 3. Het gestelde in paragraaf 4.7 van de plantoelichting is onjuist. De praktijk is dat er meer auto's over de weg gaan, zoals ook vermeld in bijlage 6 van de plantoelichting. |
| Beantwoording | <p>1. Alle wegbeheerders in Nederland zijn na het invoeren van de Omgevingswet (Ow) verantwoordelijk voor de veroorzaakte geluidsbelastingen. Door de autonome groei van het verkeer kan dit leiden tot kosten die nu niet hoefden te worden gemaakt. Deze landelijke wetgeving staat los van het voorliggende plan. Overigens is het niet aannemelijk dat het plan op zichzelf in de toekomst tot hogere kosten leidt. In de toelichting is vermeld dat de verkeersgeneratie 269 mvt/etmaal is. Dit moet worden afgezet tegen de bestaande verkeersintensiteit en is daarmee minimaal. Onder de Ow is het pas verplicht om 'in actie' te komen als de verkeersintensiteit op een weg toeneemt met circa 40%.</p> <p>2. De verkeersgeneratie van het plan bedraagt gemiddeld 269 mvt/etmaal. In relatie tot de bestaande intensiteit op de IJsseldijk-Noord is dat een beperkte toename. Naar aanleiding van dit punt is een akoestische verkenning uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de geluidstoename van die verkeersgeneratie niet meer bedraagt dan 0,3 d(B)A op omliggende woningen. Daarbij is de (theoretische) verkeersgeneratie van de huidige bedrijfsbestemming overigens geheel buiten beschouwing gelaten.</p> <p>3. Het vermelde in de plantoelichting is inderdaad onjuist en betreft een verschrijving. Zoals blijkt uit onder andere bijlage 6 van de plantoelichting is de bestaande verkeersbelasting hoger. Zie hiervoor ook de ambtshalve wijzigingen.</p> |
| Aanpassingen | De zienswijze geeft op punt 2 aanleiding voor een aanpassing van het bestemmingsplan, te weten in de toelichting waarin een aanvulling komt om inzichtelijk te maken dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare geluidtoename vanwege wegverkeer op omliggende woningen. De zienswijze geeft op de overige punten geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of het beeldkwaliteitsplan. |

Thematische beantwoording bodemvervuiling

Kader

Er is sprake van bodemverontreiniging op het terrein, als gevolg van (bedrijfs-)activiteiten in het verleden. Sanering hiervan valt onder het regime van de Wet Bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken. De provincie Zuid Holland is voor deze bodemsanering het bevoegd gezag. De Omgevingsdienst Midden Holland (ODMH) voert dit namens het bevoegd gezag uit. Door middel van bodemsanering is het terrein geschikt gemaakt voor het beoogde nieuwe gebruik.

Het is bij het op- en vaststellen van een bestemmingsplan (Wet ruimtelijke ordening, (Wro)) niet nodig dat alle activiteiten/procedures die voortkomen uit de Wbb volledig zijn afgerond. De aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten

worden uitgevoerd, zijn – zoals hierboven beschreven - geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures, die in het kader van het bestemmingsplan niet ter beoordeling staan. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan is van belang dat de raad het plan pas kan vaststellen, indien eventueel aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

Op basis van een bestemmingsplan kan op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor in het bestemmingsplan toegestaan gebruik en bebouwing. In de Wabo is een afstemmingsregeling opgenomen waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging c.q. de Webb. Deze afstemmingsregeling is opgenomen in artikel 6.2c van de Wabo.

De lokale situatie

Het Avia-terrein is een buitendijkse zelling. In het verleden is het terrein opgehoogd met verontreinigd materiaal. Later is het terrein in gebruik geweest als olieopslagplaats. Als gevolg van de stort en de voormalige bedrijfsactiviteiten is de bodem verontreinigd geraakt met metalen, PAK, asbest, olie, aromaten en VOCl. Het betrof een geval van ernstige bodem- verontreiniging, waarvan sanering spoedeisend was.

In 2003 heeft de provincie Zuid-Holland daarom een beschikking (kenmerk DGWM/2003/13473) ernst en urgentie afgegeven. De saneringsurgentie is gebaseerd op het destijds geldende criterium van een onaanvaardbaar verspreidingsrisico als gevolg van een jaarlijkse volume- toename van bodem met daarin ernstig verontreinigd grondwater van meer dan 100 m³ en dat de geconstateerde verontreiniging voor het huidige dan wel voorgenomen gebruik van de bodem of de mogelijke verspreiding van de verontreiniging leidt tot zodanige risico's voor mens, plant of dier dat spoedige sanering noodzakelijk is. De datum waarvoor een aanvang moest zijn gemaakt met de sanering is vastgesteld op 1 januari 2015.

Bij besluit van 2 juni 2014 (2014033307) is vervolgens ingestemd met het ingediende gefaseerd deelsaneringsplan. Van september 2014 tot en met februari 2015 heeft op de locatie vervolgens een bodemsanering plaatsgevonden die erop was gericht de actuele onaanvaardbare risico's als gevolg van de aanwezige bodemverontreiniging weg te nemen. In de putbodem (op circa 4 m-mv) en in de dijk aan de oostzijde is hierbij conform het saneringsplan sterke restverontreiniging achter- gebleven. Om de stabiliteit van de oever te kunnen waarborgen, is aan de zijde van de Hollandsche IJssel (westzijde) in de oever echter ook een restverontreiniging achtergebleven.

Bij besluit van 3 december 2015 (2015283409) instemming evaluatieverslag inclusief nazorgbepalingen fase 1 deelsanering grond, Zelling Avia, IJsseldijk-Noord 56 en herbeschikking risico's bodemverontreiniging Zelling Avia te Ouderkerk aan den IJssel. Hierdoor is de 'spoed' voor de rest van de zelling er af.

Na deze sanering is nazorg verricht in de vorm van een jaarlijkse grondwater-monitoring gecombineerd met de inspectie van de oever. Op basis van alle monitoringen, jaarlijks uitgevoerd vanaf 2016 en 2019 kortstondig geïntensiveerd, mag worden geconcludeerd dat het grondwater een stabiele situatie laat zien. Er was echter nog wel steeds uittrekking van olie vanuit de oever naar de Hollandsche IJssel waarneembaar.

Om deze uittreding van olie naar de Hollandse IJssel en daarmee vlekking op het oppervlaktewater te voorkomen is in de periode maart-mei 2020 het zuidelijk deel van de oever aanvullend gesaneerd. Met de sanering is ter plaatse van het zuidelijk deel het restant van het stortmateriaal (met daarin de olie) verwijderd. Bij de oeverinspectie na de sanering, zoals uitgevoerd in 2020 werd, weliswaar sterk verminderd, maar nog steeds enige olievlekking op het oppervlaktewater waargenomen. Om inzicht te krijgen van deze vlekking is een intensieve inspectie van de oever opgestart. Uit deze inspectie kwam naar voren dat de mate van vlekking ter plaatse van het aanvullend gesaneerde zuidelijke oever deel veel minder is dan voor de sanering van de zuidelijke oever. De plaats waar olie uit de oever treedt blijkt vrijwel beperkt te zijn tot het noordelijke deel van de oever, welke nog niet aanvullend was gesaneerd.

Het uittreden van olie ter plaatse van het noordelijk deel van de oever naar de rivier is de aanleiding geweest voor een (tweede) aanvullende bodemsanering. Deze sanering kent, evenals de bodemsanering uit 2014/2015, de monitoring sinds 2016 en de aanvullende sanering van de zuidelijke oever, haar basis in het "Deelsaneringsplan Zelling Avia, IJsseldijk- Noord 56 te Ouderkerk aan den IJssel" (door Grondslag, 3 juli 2013, project 16590). Er kon daarom in deze fase worden volstaan met het opstellen van het "Plan van Aanpak met geïntegreerd V&G-plan" (door GMB, 24 maart 2021, projectnummer 2410-50769). Dit plan van aanpak is begin 2021 aan de ODMH verstrekt.

De aanvullende sanering (identiek aan de sanering van de zuidelijke oever) heeft plaatsgevonden in de periode april - mei 2021. Na afronding van de grondsanering heeft een monitoring plaatsgevonden op de locatie. De monitoring heeft bestaan uit een visuele inspectie van de oever op mogelijke olievlekking bij zowel hoge als lage rivierstanden. De monitoring heeft plaatsgevonden in de periode juli - december 2021. Van de sanering en de monitoring is een evaluatierapport opgesteld en ingediend bij de ODMH. Op 15 maart 2022 heeft de ODMH namens de provincie Zuid Holland op grond van artikel 39c Wbb hiermee ingestemd (kenmerk 2022006801). De sanering is daarmee formeel afgerond.

Toekomstige werkzaamheden in de grond

In het kader van het (ontwerp)bestemmingsplan is beoordeeld of de bodem geschikt is voor het beoogde toekomstige gebruik (Wonen). Dat is beoordeeld door de ODMH en blijkt het geval en is verantwoord in de plantoelichting en de beoordelingsbrief van de ODMH in bijlage 4 van de plantoelichting. De omstandigheid dat de sanering indertijd nog niet formeel was afgerond doet daaraan niets af. De sanering kent op grond van de Wbb, zoals aangegeven, eigen procedures.

Door de sanering is een stabiele eindsituatie voor het grondwater ontstaan en is tot verschillende dieptes ontgraven. De ontgraving (en de restverontreiniging) is aangevuld en vervolgens afgedekt met voor de toekomstige bestemming geschikte grond (leeflaag). Voor de stabiele eindsituatie van het grondwater is er geen nazorg, voor de leeflaag is er passieve nazorg. Daartoe zijn gebruiksbeperkingen van toepassing. Die liggen vast in het kadaster. Deze zijn:

- Wijzigingen in bodemgebruik en grondwerkzaamheden vooraf te worden gemeld bij het bevoegd gezag en kunnen aanleiding vormen tot een aanvullende (deel)sanering.

- Voor het oppompen van verontreinigd grondwater dient vooraf toestemming te worden verleend door het bevoegd gezag (onttrekking en/of lozing).
- De aangebrachte grondaanvullingen, afscheidingsdoek en folie dienen te worden gehandhaafd
- Bij een transactie dienen de gebruiksbeperkingen te worden gemeld over de nazorg.

Toekomstige grondwerkzaamheden die de leeflaag aantasten dan wel dieper gaan zijn dus niet zonder meer mogelijk, maar hebben de instemming nodig van het bevoegd gezag. Dat geldt ook voor toekomstige funderingswerkzaamheden, zoals heien. Het realiseren van heipalen geeft immers een verstoring van de bodem (sanering), namelijk de folie gaat kapot, er is daarnaast een risico op het ontstaan van verticale lekstromen en tenslotte kan er verontreinigde grond vrijkomen.

Al deze “problemen” zijn te ondervangen. De ter plaatste aangebrachte folie is bedoeld als signalering voor graven in de toekomst en niet om uitdamping te voorkomen. Dus dat deze folie plaatselijk wordt doorboort is geen probleem. Op die plaats zit dan een paal. Lekstromen zijn te voorkomen door grond verdringende palen toe te passen, zoals in de notitie staat die door de ontwikkelaar is opgesteld en inzicht geeft in de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het funderen met palen. Dergelijke palen voorkomen ook dat grond vrijkomt. Mocht op basis van de uiteindelijk te kiezen funderingstechniek wel verontreinigde grond vrijkomen, dan kan deze volgens de regels worden afgevoerd.

Op grond van de juiste technieken is het mogelijk en verantwoord om op deze locatie grondwerkzaamheden te verrichten. In het kader van het bestemmingsplan kan worden geconcludeerd dat het beoogde plan op dat punt uitvoerbaar is. De feitelijke toekomstige grondroerende bouwactiviteiten komen bij de vergunningverlening aan de orde en de daarbij behorende verplichtingen zijn een uitvloeisel van de sanering en reeds voor het perceel geldende gebruiksbeperkingen op grond van de Wbb.

| | |
|--------------|---|
| Aanpassingen | De ingediende zienswijzen over bodemvervuiling, de sanering en toekomstige grondwerkzaamheden in het plangebied geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan. Voor de volledigheid wordt in de plantoelichting wel een passage opgenomen over de beoogde toe te passen toekomstige funderingswerkzaamheden en de daarover door de ontwikkelaar opgestelde notitie. |
|--------------|---|

Overzicht aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

Toelichting bestemmingsplan:

- In aanvulling op de algemene bezonningstudie in bijlage 15 wordt de aanvullend uitgevoerde bezonningsstudie (Schaduwsimulator.nl, d.d. 30-3-2022) toegevoegd als bijlage bij de plantoelichting. In de plantoelichting is een korte samenvatting opgenomen over deze uitgevoerde onderzoeken. Dit naar aanleiding van zienswijze 5.
- In paragraaf 4.5 wordt een ander toelichting opgenomen over de beoogde funderingswerkzaamheden in het plangebied en hoe zich dit verhoudt tot de uitgevoerde sanering en diepere vervuiling. Een door de ontwikkelaar opgestelde notitie ‘Funderingstechnieken Bolderkade’ wordt als bijlage toegevoegd aan de plantoelichting. Dit naar aanleiding van de zienswijzen over de bodemvervuiling.

- In paragraaf 4.7 wordt een nadere uiteenzetting gegeven ten aanzien van de (uitblijvende) gevolgen voor de doorstroming vanwege het plan en de toekomstige terreinrichting met het oog op een verkeersveilige ontsluiting. Het aanvullende onderzoek van BonoTraffics en de in reactie daarop opgestelde notitie van de ontwikkelaar Lambrane over feitelijke inrichting worden als bijlagen toegevoegd aan de plantoelichting. Dit naar aanleiding van zienswijzen 2,3, 5 en 6.
- In paragraaf 4.3 wordt een alinea toegevoegd waarin is verantwoord dat de verkeersgeneratie van het plan niet leidt tot een significante toename van de geluidbelasting op de gevels van woningen aan de IJsseldijk-Noord. Dit naar aanleiding van zienswijze 8.

Regels bestemmingsplan:

- Artikel 5.3.1 wordt hernummerd naar lid a en een lid b wordt toegevoegd, luidende: *de terreinrichting zodanig wordt vormgegeven dat koplampen van motorvoertuigen die in het plangebied rijden niet inschijnen in de ramen van de zij- en achtergevel van de woning IJsseldijk Noord 63.*

Verbeelding bestemmingsplan:

Geen.

Beeldkwaliteitsplan:

Geen.

B AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Naast het herstel van enkele verschrijvingen en invoeging van het definitieve besluit hogere grenswaarden in de plantoelichting zijn de volgende inhoudelijke wijzigingen ambtshalve in het bestemmingsplan doorgevoerd.

1 Verwerken actuele stand van zaken bodemsanering

Ter toelichting: In maart 2022 heeft de provincie een besluit genomen inzake de aanvullende (oever)saneringen die in het plangebied hebben plaatsgevonden. In de plantoelichting is hoofdstuk 4.5 op dit punt aangevuld met een korte beschrijving van dit besluit en ingegaan op de toekomstig grondwerkzaamheden (heien).

2 Aanpassing paragraaf 'Verkeer en parkeren'

Ter toelichting: In paragraaf 4.7 Verkeer en parkeren zijn abusievelijk onjuiste te lage getallen gehanteerd voor de zowel de parkeercapaciteit van de IJsseldijk-Noord als verkeersintensiteit. De plantoelichting is op dit punt aangepast. Voor het uitgevoerde akoestische onderzoek wegverkeerslawaai (bijlage 6 van de plantoelichting) zijn overigens wel de juiste verkeersintensiteiten gebruikt.

3 Actualisatie stikstofberekening

Ter toelichting: In januari 2022 is nieuwe berekeningsmethode voor de uitstoot van stikstof geïntroduceerd. Dit op basis van een kabinetsbesluit om de rekenafstand te vergroten. In het ontwerpbestemmingsplan was uitgegaan van de in 2021 beschikbare berekeningsmethode. Met het oog op de besluitvorming over vaststelling is op basis van de nieuwe methode een berekening gemaakt. De bijlagen van de toelichting waarin de depositie wordt verantwoord worden vervangen.

4 Aanpassing van de regels

Ter toelichting: In artikel 7.1.2. zijn bepalingen opgenomen die verband houden met niet in het plangebied voorkomende dubbelbestemmingen (Leiding - Gas', 'Leiding - Hoogspanning' en 'Waarde – natuur en landschap'). Met het oog op de lees- en bruikbaarheid van deze bepalingen deze verwijderd.

In artikel 11 wordt een verbodsbepaling toegevoegd die voorkomt dat in artikel 11 verplicht gestelde geluidmaatregelen nadien ongedaan kunnen worden gemaakt.

In artikel 14 zijn de parkeerregels opgenomen. In lid b. wordt in afwijking van lid a. verwezen naar een oude CROW publicatie van oktober 2012. Dit moet zijn december 2018 en wordt aangepast.

Overzicht ambtshalve wijzigingen

Toelichting:

- Paragraaf 4.5 wordt aangevuld met een korte toelichting van het saneringsbesluit van 15 maart 2022 van de ODMH namens de Provincie Zuid Holland inzake de aanvullende sanering van (een deel) van het plangebied.
- Paragraaf 4.7 wordt de bestaande onjuiste passage over de bestaande verkeersbelasting en wegcapaciteit van de IJsseldijk Noord vervangen door: *De IJsseldijk-Noord is een Erftoegangsweg type 1 (EWT1) met een maximale capaciteit van tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van het regionaal verkeersmodel is op de weg in 2030 sprake van 4.565 Mvt/etmaal. De verkeersgeneratie die valt te verwachten van het plan is beperkt en bedraagt op basis van CROW circa 269 Mvt/etmaal. Die toevoeging is niet dusdanig dat daarmee de maximale wegcapaciteit wordt overschreden. Gelet hierop biedt de IJsseldijk-Noord voldoende capaciteit voor de verkeersafwikkeling.*
- De bestaande bijlage 8/8b van de toelichting worden vervangen door een actuele notitie Stikstofdepositieonderzoek van 23-02-2022 (R201920/2004a) en een actuele projectberekening in AERIUS

Regels:

- Artikel 7.1.2 sub b en c vervallen

- Artikel 7.1.2 sub d wordt sub b en komt te luiden: *secundair geldt het bepaalde in de onderliggende bestemming.*
- Artikel 11 wordt hernoemd tot artikel 11.1 en artikel 11.2 wordt toegevoegd en komt te luiden: *Het is verboden zonder omgevingsvergunning geluidmaatregelen, die zijn gerealiseerd om te voldoen aan het bepaalde in dit artikel ongedaan te maken. Onder de geluidmaatregel wordt tevens verstaan het situeren van niet geluidgevoelige functies achter een geluidbelaste gevel.*
- In artikel 14.1 sub b wordt *(oktober 2012)* vervangen door *(december 2018)*.

Verbeelding:

Geen.

Beeldkwaliteitsplan:

Geen.