



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Directie Risico- en Crisisbeheersing

Postadres

Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres

Wilhelminakade 947
Rotterdam

Telefoon

010-4468 900

Telefax

010-4468 699

E-Mail

r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl

Ons kenmerk

12uit25883/RC/JT/RL/DdG

Betreft

Ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o.
Veiligheidsadvies: 3811/021B

Datum

11 december 2012

Behandeld door

R. Looijmans

Gemeente Capelle aan den IJssel

T.a.v. de gemeenteraad

Postbus 70

2900 AB CAPELLE AAN DEN IJSSEL

Geachte Raad,

Op 14 november 2012 heeft mevrouw Smits, Beleidsadviseur Ruimtelijke Ordening van de gemeente Capelle aan den IJssel, in het kader van de ter inzage legging van bestemmingsplannen zoals bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het ontwerpbestemmingsplan "Schollebos e.o." vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) de mogelijkheid geboden om een zienswijze in te dienen.

Op 2 juli 2012 heeft de VRR een vooroverlegreactie gegeven op het voorontwerp van het bestemmingsplan Schollebos e.o. (kenmerk 12UIT03562/R&C/JT/HB/RL/ML). De VRR kan zich vinden in de wijze waarop haar reactie is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o. Voor de volledigheid verzoek ik u de N219/ Abram van Rijckevorselweg als relevante risicobron op te nemen in paragraaf 4.6 (Externe Veiligheid) van het ontwerpbestemmingsplan.

Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer R. Looijmans, beleidsmedewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn telefoonnummer is (010) 4468 896, e-mail: r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl.

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze,


Mw. drs. A.C. Trijselaar mpa,
Directeur Risico- en Crisisbeheersing.

Kopie:

- Mevr. C.M. Verkerk, hoofd unit VROMS Stadsontwikkeling, gemeente Capelle a/d IJssel
- Dhr. F. van Boven, ambtenaar rampenbestrijding, gemeente Capelle a/d IJssel
- Dhr. A.P. Groeneweg, Bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling, DCMR
- Dhr. W. Kooijman, Bureauhoofd Bureau Veiligheid, DCMR
- Dhr. P. Mosterd, Hoofd Brandveiligheid a.i. Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond District Oost van de VRR



provincie **HOLLAND**
ZUID



Presidium (lis)

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Contact
Mw. H.J.M. Tjauw Foe
T 070 – 441 6918
hjm.tjauwfoe@pzh.nl
Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
14 DEC. 2012
Ons kenmerk
PZH-2012-362625417
Uw kenmerk

Bijlagen

Raad van de gemeente Capelle aan den IJssel
Postbus 70
2900 AB CAPELLE AAN DEN IJSSEL

Onderwerp
Zienswijze ex artikel 3.8 van de Wro tegen het ontwerp
bestemmingsplan 'Schollebos e.o'

Geachte raad,

In het kader van het vooroverleg heeft de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit aangegeven op welk punt het plan onvoldoende rekening houdt met het provinciale belang ten aanzien van externe veiligheid.

Deze reactie heeft onvoldoende geleid tot aanpassing van het plan.

Wij maken van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen tegen het ter visie liggende ontwerp bestemmingsplan van uw gemeente.

De zienswijze heeft betrekking op externe veiligheid.

De zienswijze is met name gericht op de wijze waarop door u invulling wordt gegeven aan de formele vereisten van de verantwoording van het groepsrisico.

In de verantwoording groepsrisico dient niet alleen vastgesteld te worden of het groepsrisico toeneemt als gevolg van ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron, maar dient ook inzicht te worden gegeven in de hoogtes van het groepsrisico. Deze ontbreken voor alle relevante risicobronnen.

Ter motivering merken wij het volgende op

Voor onderhavig plangebied zijn de volgende relevante risicobronnen van belang.

- * het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor;
- * het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Abram van Rijckevorselweg;
- * een aardgastransportleiding;
- * een LPG-tankstation aan de Couwenhoekseweg.

[Bezoekadres]



Van geen van de risicobronnen is de hoogte van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde gegeven. Hooguit wordt aangegeven dat daar waar het bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt, dit niet of nauwelijks zal bijdragen aan het groepsrisico. Op grond van het voorgaande kan niet worden vastgesteld of op termijn wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

Voor de Abram van Rijckevorselweg is aangegeven dat deze geen onderdeel uitmaakt van de route gevaarlijke stoffen. Daaraan wordt de conclusie verbonden dat deze weg geen invloed heeft op de externe veiligheid in het plangebied. Dit is onjuist.

Een routebesluit verbiedt slechts het vervoer van routeplichtige stoffen en dus niet van alle gevaarlijke stoffen, zoals het bulkvervoer van benzine. Bovendien blijkt uit een telling dat er inderdaad vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, ook van routeplichtige gevaarlijke stoffen, zoals LPG. Dat lijkt ook wel logisch, omdat het LPG-tankstation aan de Couwenhoekseweg wel bevoorrad moet worden via de Abram van Rijckevorselweg. De route voldoet mogelijk niet aan de vereisten die daaraan worden gesteld; zo sluit de route niet aan op de route van de gemeente Zuidplas en er lijkt ook onvoldoende rekening te worden gehouden met het door de provincie aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Wij verzoeken u het ontwerp bestemmingsplan alsnog op dit punt aan te passen.

Wij behouden ons het recht voor om de motivering in een later stadium aan te vullen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

ir. J. de Jong
hoofd bureau Ontwikkeling en Realisatie

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

Afschrift:
De Stadsregio Rotterdam

AANTEKENEN

Gemeenteraad van Capelle aan den IJssel
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (06) 3103 7174
F (050) 521 19 99
E d.van.dalen@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum	Doorkiesnummer
18 december 2012	
Ons kenmerk	Uw kenmerk
PJW 12.2565	
Onderwerp	
Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos e.o.'	



Geachte Raad,

Uit een publicatie in de Nederlandse Staatscourant van 5 december 2012, nr. 24039, blijkt dat het voornoemde ontwerpbestemmingsplan door u ter inzage is gelegd. Dit ontwerp geeft ons aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro hebben wij een reactie ingezonden. Gebleken is, dat u deze opmerkingen niet volledig heeft overgenomen in het nu voorliggende ontwerp.

In het plangebied ligt een hoge druk hoofd gastransportleiding van ons bedrijf met een diameter van 30 inch en een ontwerpdruk van 66,2 bar.

Verbeelding

Te smalle belemmeringenstrook

Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor goederen en personen in de directe omgeving, is wettelijk bepaald dat een belemmeringenstrook dient te gelden. Deze bedraagt tenminste 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Daar wordt momenteel niet, over het gehele tracé van leiding, aan voldaan (zie bijlage). Wij verzoeken u daarom om de belemmeringenstrook te verbreden tot de hierboven genoemde afstand. Zie in dit verband het bepaalde in artikel 14, eerste lid Bevb.

Planregels

Ontbreken adequate regeling afwijken van bouwregels

In artikel 17.3 'Leiding-Gas' wordt bepaald dat het bevoegd gezag bij het verlenen van een omgevingsvergunning af kan wijken van lid 17.2, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad.

N.V. Nederlandse Gasunie

Datum: 18 december 2012

Ons kenmerk: PJW 12.2565

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

Gezien de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201105839/1/R3) van 9 mei 2012, rechtsoverweging 2.8.3. is de door u opgenomen afwijkmogelijkheid van de bouwregels (artikel 17.3) in strijd met het bepaalde in artikel 14, derde lid Bevb. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten. Dit artikel biedt geen mogelijkheid voor een beoordelingsvrijheid.

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u om artikel 17.3 van de planregels als volgt aan te passen:

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 17.2 onder b, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen, de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

Ontbreken verplicht advies leidingbeheerder (afwijken bouwregels en omgevingsvergunning ex. artikel 17.4.1)

In artikel 17.3 en 17.4 mist de bepaling van vooraf advies leidingbeheerder. Gasunie is van mening dat het bevoegd gezag alleen een zorgvuldige afweging omtrent het niet schaden van de leiding kan maken, indien gebruik is gemaakt van de kennis en expertise van Gasunie betreffende de leiding. Zie in dit verband tevens de artikelgewijze toelichting bij artikel 14 Bevb, waarin staat dat uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming de mening van de leidingexploitant betrokken moet worden bij het verlenen van een omgevingsvergunning.

Wij verzoeken dan ook om de artikelen 17.3 en 17.4. aan te vullen met de volgende zinsnede:

"Alvorens te beslissen op een aanvraag zoals bedoeld in lid , wint het college van burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding."

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.

Hoogachtend,



Dhr. D. van Dalen
Medewerker Juridische Zaken

Bijlage:

- Locatietekening 'te smalle belemmeringenstrook'

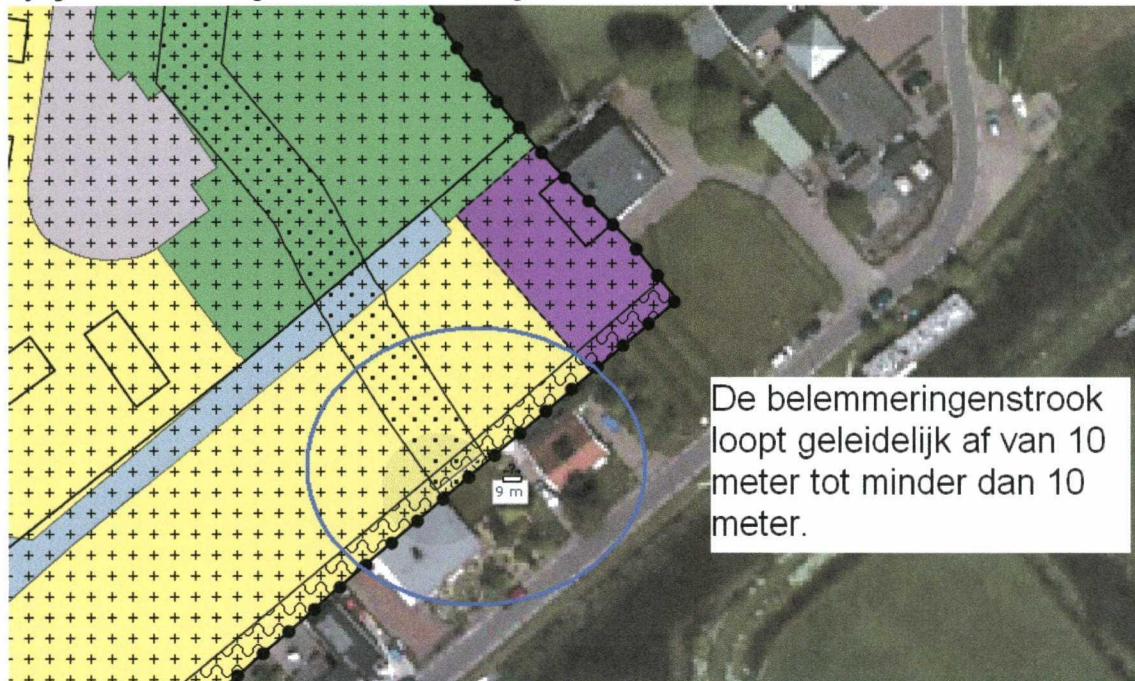
N.V. Nederlandse Gasunie

Datum: 18 december 2012

Ons kenmerk: PJW 12.2565

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

Bijlage: Locatietekening 'te smalle belemmeringenstrook'



Gemeenteraad Capelle a/d IJssel
Rivierweg 111
Capelle a/d IJssel

Lekkerkerk, 8 januari 2013

Geachte raadsleden,

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Schollebos en omgeving

Graag zou ik de navolgende opmerkingen willen maken en gewijzigd willen zien mbt artikel 10 Sport van bovengenoemd bestemmingsplan en dan met name gericht op de daar aanwezige manege.

- Art. 10.1.h.3 toevoeging dat ter plaatse van de manege een nachtverblijf mag worden aangeboden voor maximaal 20 personen uitsluitend bestemd voor en ten dienste van eigen manege ruiters en slechts mogelijk gedurende maximaal 50 nachten per jaar gedurende de vakantieperiodes.
- Art. 10.2.1.c wijziging van het woord "bebouwing" in "gebouwen" en de maximale oppervlakte aan gebouwen wijzigen van 7000 naar niet meer dan 7500 m².

Toelichting

In 2010 is door het bestuur van de St. Capelse Manege aangegeven dat het huidige bestemmingsplan voor hen geen wijziging behoeft. Inmiddels heeft de stichting de manege verkocht aan ondergetekende.

Dit heeft tot gevolg dat er een andere beleidsvisie zal worden gevolgd. Deze visie is met name gericht op het verbeteren van het welzijn van de op de manege aanwezige paarden en pony's e.e.a. conform toekomstige wetgeving en de richtlijnen van de Sectorraad Paarden alsmede de promotie en stimulering van het paardrijden met name voor manege ruiters, met als doelstelling om een voldoende rendement te behalen om continuïteit van de manege te waarborgen.

Uit landelijk onderzoek blijkt dat in de gemeente Capelle a/d IJssel een behoefte/potentieel is voor bijna 1100 manege ruiters. (1,7 % van de bevolking). Rekening houdend met demografische factoren en de samenstelling van de bevolking is er toch zeker een behoefte aanwezig van 1000 manege ruiters. (eigen inschatting) Voor het allergrootste deel zal dit voor Capelle a/d IJssel opgevangen dienen te worden door de Capelse Manege. Op dit moment heeft de manege ca. 600 manege ruiters maar hanteert men door ruimtegebrek voor diverse lessen wachtlijsten. Hierdoor kan binnen de gemeente niet aan de potentiële behoefte worden voldaan.

Om onze doelstelling te kunnen behalen, hebben wij de navolgende gerichte plannen voor de komende jaren:

- Het vervangen van de stands en de grote groepsstallen voor manege pony's door voldoende ruime stallen. Met name de stands zijn al lang niet meer van deze tijd en zullen z.s.m. worden vervangen.
- Het vervangen van de verouderde en veelal te kleine buitenstallen in de loop van de komende jaren. Door aan diverse stallen uitloopgelegenheid voor de paarden te creëren wordt ook voor pensionklanten aan een grote wens voldaan om hun paarden meer ruimte te geven.
- Het bouwen van een 3^e rijhal inclusief een aantal binnenstallen, achter de bestaande grote rijhal. Door deze hal zal het mogelijk zijn om een groter aantal manege lessen te kunnen geven waardoor een gewenste groei richting het landelijke cijfer mogelijk wordt. In deze hal zal tevens een nieuwe kantine worden gevestigd. Hoewel de huidige kantine modern is, heeft deze geen zicht op de belangrijkste rijbanen en bovendien is hij, doordat hij op een verdieping is gelegen, niet of niet gemakkelijk toegankelijk voor minder valide ruiters en/of minder valide toeschouwers en ouderen.
- Het aanbieden aan de eigen manege ruiters van "ponykampen" tijdens de schoolvakanties. Tijdens de vakantieperiodes worden er minder manege lessen gevolgd waardoor dit ruimte geeft om deze activiteit te kunnen realiseren. Ervaring leert dat kinderen dit erg leuk vinden en ouders het eveneens kunnen waarderen omdat dit vaak wordt aangewend als een gezinsvakantie om wat voor reden ook, niet mogelijk is.

Na realisatie van alle plannen kan de navolgende opstelling worden gemaakt van de aanwezige gebouwen:

<u>Huidige gebouwen</u>	m2	<u>Uiteindelijke gebouwen</u>	m2
Manege hal incl. kantine	2150	manege hal	2150
Grote rijhal	1540	grote rijhal	1540
Boerderij	350	boerderij	350
Hooiberg	100	hooiberg	100
Longeer bak	175	longeer bak	175
Buiten stallen	650		
		Nieuwe buitenstallen	925
		Nieuwe rijhal incl. Kantine	<u>1650</u>
	4965		6890

Conclusie

Hoewel de doelstellingen ambitieus zijn, zullen ze in de loop van de komende jaren zoveel mogelijk gerealiseerd dienen te worden. Dit mede om een voldoende rendabele manege te kunnen waarborgen. De huidige stichting heeft al enkele jaren een negatieve rentabiliteit.

Hoewel het totaal aantal m2 van de gebouwen nog net binnen het ontwerpbestemmingsplan valt, is het wenselijk deze iets aan te passen mede om mogelijke toekomstige aanpassingen aan de manege hieronder te kunnen laten vallen. In de gemeente zal hierdoor een moderne manege ontstaan en zal ondanks de genoemde investeringen het aan de voorzijde bekende voor aangezicht behouden blijven.

Om de doelstellingen te behalen zijn de voorgestelde wijzigingen wel noodzakelijk. Gezien bovenstaande verzoeken wij u om de voorgestelde wijzigingen op het bestemmingsplan over te nemen en goed te keuren.

Hoogachtend,

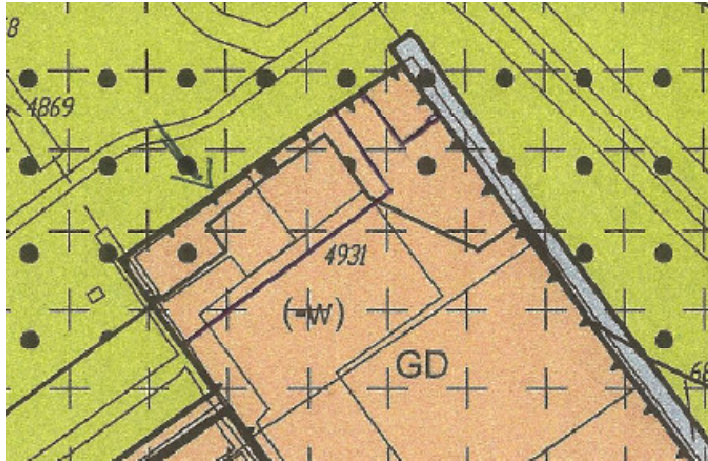
Zienschwizen 4: perceel A 4931

Geachte mevrouw Smits,

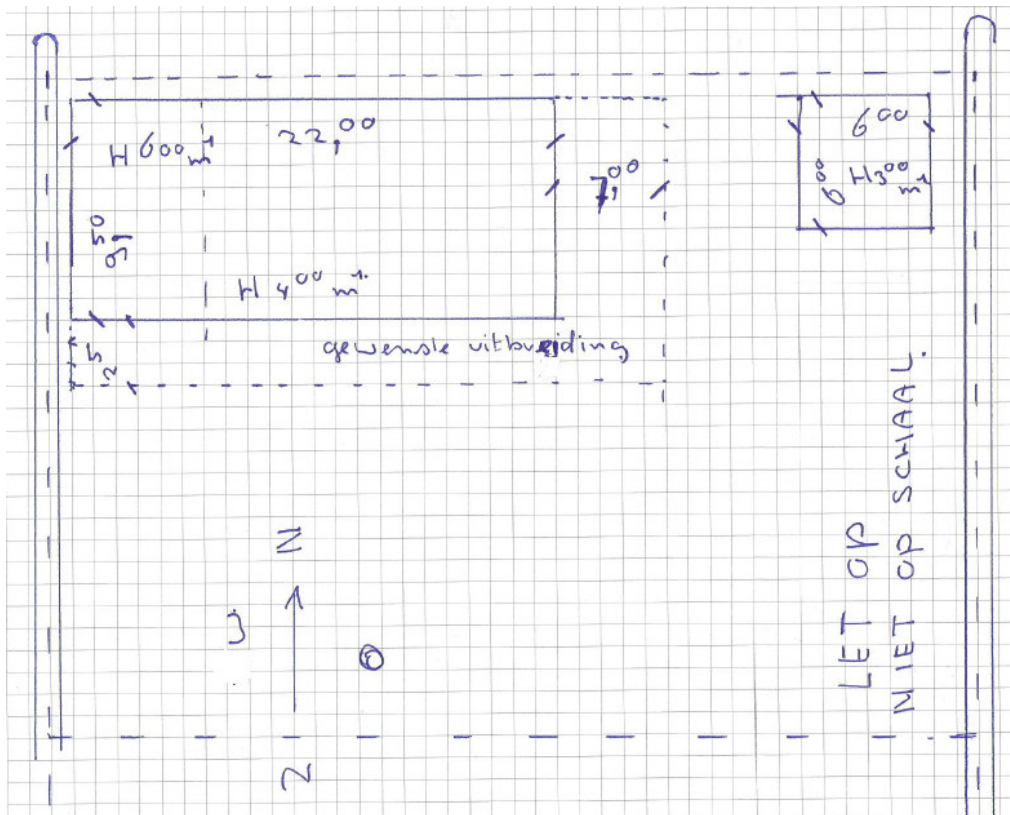
Naar aanleiding van de inzage van de tekeningen van perceel 4931 is door u geconstateerd dat het bouwvlak nog niet was ingetekend op de tekeningen.

Bijgaand zend ik u de tekening met het ingetekende bouwvlak en de veldtekening. De gewenste goothoogte van de opstal aan de N/W zijde is 4 meter en nokhoogte 6 tot 7 meter.

Met vriendelijke groet,



Ingetekende bouwvlak



veldtekening

A A N T E K E N E N

Gemeente Capelle aan den IJssel

T.a.v. Wethouder Jouke van Winden

Rivierweg 111

2903 AR Capelle aan den IJssel

Betreft: Verzoek om overleg + zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

, 14 januari 2012

Geachte heer Van Winden,

Namens [naam] eigenaar van het perceel en de opstallen van Restaurant Johannahoeve gelegen aan de 's-Gravenweg 347 (2905 LB), verzoek ik u om een overleg over de bouw- en toekomstmogelijkheden van dit horecaperceel.

Sinds [naam] bijna veertig jaar geleden de Johannahove van de Gemeente Capelle aan den IJssel overgenomen heeft, is hij altijd in de veronderstelling geweest dat er op het betreffende perceel aan de 's-Gravenweg 347 nog een dienstwoning opgericht kon worden.

Naar aanleiding van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos e.o.' lijkt de mogelijkheid daartoe echter te zijn vervallen. Omdat dit een zeer nadelige ontwikkeling vormt is het wenselijk daarover in overleg te treden.

Ongelukkigerwijs heeft [naam] de eerdere mogelijkheden tot inspraak gemist doordat hij in het buitenland verbleef. Hierdoor is niet eerder dan in oktober 2012 een reactie op het voorontwerpbestemmingsplan ingebracht.

Op grond van oude rechten, de bestaande situatie, bestuurlijke toezeggingen, het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos en omgeving', de bijbehorende reactienota, de 'Ruimtelijke visie Schollebos en omgeving', de 'Nota van uitgangspunten bestemmingsplan Schollebos eo' en het 'Beeldkwaliteitsplan 's-Gravenweggebied' meent [naam] namelijk dat er ruim voldoende ruimtelijke en niet ruimtelijke argumenten zijn om in het definitieve bestemmingsplan op zijn perceel de mogelijkheid voor een separate dienstwoning op te nemen.

Hieronder zal op de genoemde aspecten nader ingegaan worden.

Oude rechten

Het bestemmingsplan 'Stadsdeelpark 1978' voorzag in de mogelijkheid een seperate dienstwoning te realiseren. Sinds de bestemmingsplannen 'Stadsdeelpark, herziening I 1988' en 'Stadsdeelpark, herziening II 1993' dient de eventuele dienstwoning binnen de bestaande bebouwing gerealiseerd te worden (zie bijlage 1).

In het voorontwerp Bp Schollebos e.o. 2013 was geen woonfunctie opgenomen, maar naar aanleiding van de in oktober 2012 ingezonden inspraakreactie kan de eventuele te realiseren dienstwoning toch weer binnen de bestaande bebouwing komen.

Bestaande situatie

De ooit vervallen boerderij is door _____ zodanig gerestaureerd dat deze op 19 oktober 2004 door het College van Burgemeester en Wethouders van Capelle aan den IJssel is aangewezen als gemeentelijk monument (zie bijlage 2).

De aangebouwde hooisluur en schuur zijn in stijl met het monument gerealiseerd en zijn eigenlijk onmisbaar voor een sluitende exploitatie van het restaurant, waardoor realisatie van een dienstwoning binnen de bestaande bebouwing slechts in theorie mogelijk is.

Naast de bestaande bebouwing is een echter een gedeelte van het bouwvlak onbenut. Bij elkaar opgeteld bedraagt deze onbebouwde grond circa 120 a 140 vierkante meter. Omdat het niet voor de hand ligt een of meer aanbouwen aan de bestaande bebouwing toe te voegen, kan het ongebruikte bouwoppervlak direct naast de bestaande bebouwing niet daadwerkelijk benut worden.

Toezeggingen

Als bijlage 3 vindt u een brief van de hoofddirecteur van openbare werken van Capelle, de heer Ir. J. van Lokhorst, van 12 december 1974. In de brief en bijbehorende tekening wordt aangegeven dat er schuin achter de bestaande bebouwing een seperate dienstwoning gebouwd kan worden.

Met deze brief wordt duidelijk dat er vanaf de overname van de boerderij (eerst pacht, later koop) door de gemeente Capelle aan den IJssel en _____ gesproken is over het oprichten van een dienstwoning op het perceel aan de 's-Gravenweg 347.

_____ vertrouwt er dan ook op dat u op een constructieve wijze met dit verzoek om zal gaan en in lijn met de geschiedenis van de reeds lang lopende samenwerking zal willen handelen.

Nota van uitgangspunten bestemmingsplan Schollebos eo

In dit stuk, op 26 maart 2012 door de gemeenteraad vastgesteld, zijn de aandachtspunten voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan vermeld, welke het beleidskader vormen voor het nog door de gemeenteraad vast te stellen bestemmingsplan.

Uitgangspunten genoemde zijn behoud van het landelijk karakter, consolidering van de bestaande bebouwing met een geringe uitbreiding, de vertaling van de bepalingen uit het Beeldkwaliteitplan 's-Gravenweggebied naar planregels, maar ook het mogelijk maken van diverse nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het beeldkwaliteitplan 's-Gravenweggebied wordt nadrukkelijk aangehaald en de daarin uitgewerkte bouwafstand ten opzichte van de weg, de realisatie van bruggen in plaats van duikers, behoud van knotwilligen en dergelijk worden opgenomen in de regels van het nieuwe bestemmingsplan Schollebos e.o (zie hieronder).

In bijlage I van het stuk wordt het 'Beleidskader inclusief gemeentelijk beleid' uiteengezet en maakt inzichtelijk welke uitvoerbaarheidsaspecten aan de orde zijn. Ten aanzien van geen van deze aspecten (Milieubeleidsplan, duurzame ontwikkeling, klimaatbeleid, waterparagraaf, geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, cultuurhistorie en archeologie, bodem, windklimaat, bezonning of economische uitvoerbaarheid) is het aannemelijk dat het onverenigbaar met een separate dienstwoning zal zijn.

Beeldkwaliteitsplan 's-Gravenweggebied

De 's-Gravenweg vormt door zijn herkenbare landschappelijke structuur met de daarbij behorende bebouwing een waardevol element in de gemeente Capelle aan den IJssel. De verschillende vormen en situering van de bebouwing geven een beeld van de ontstaansgeschiedenis en het oorspronkelijke gebruik van dit gebied. Ook het landschap van weilanden en sloten vertelt, voor wie er oog voor heeft, het nodige over de geschiedenis van deze locatie.

Het doel van het opgestelde beeldkwaliteitsplan 's-Gravenweggebied is het handhaven en waar mogelijk versterken van de ruimtelijke karakteristiek en inzicht geven in de situering en vormgeving van bebouwingen. Resultierend in een aantal concrete toetsingscriteria waaraan bouwplannen moeten voldoen.

Naast het benoemen van welstandscriteria voor de bebouwing vormen de herkenbaarheid van het landschap, de ontsluiting van de percelen en de beplanting belangrijke onderdelen welke bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.

Gesteld kan worden dat een separate dienstwoning kan voldoen aan het beeldkwaliteitsplan dat voor het 's-Gravenweggebied opgesteld is.

Ruimtelijke visie Schollebos en omgeving

In deze visie zijn diverse maten vastgelegd waaraan de indeling van de percelen en de bebouwing in het visiegebied (zouden) moeten voldoen. Zo blijft de ruimtelijk kwaliteit onder andere bewaard door de afstand van bebouwing tot aan het midden van de 's-Gravenweg op minimaal 19 meter te houden en bebouwing niet te dicht aan de zijkanten van de percelen toe te staan.

Op pagina 41 staat overigens dat er voor een aantal monumenten andere regels gelden, maar uit het document blijkt verder niet om welke monumenten en regels het gaat. Los daarvan kan gesteld worden dat een separate dienstwoning aan deze ruimtelijke visie kan voldoen.

Ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos en omgeving'

Eén van de doelen van het bestemmingsplan is versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Dan is geen makkelijke opgave een extra dienstwoning in te passen, want de ruimtelijke visie vermeldt dat verdichting van de bebouwingslinten niet wenselijk is en dat met nieuwe ontwikkelingen zeer terughoudend moet worden omgegaan.

Dat er toch mogelijkheden liggen, blijkt uit de figuur op pagina 40 en de beschrijving dat voor de situering en vormgeving van bebouwing er zorgvuldig moet worden gekeken naar zaken als de maatvoering en de plaatsing van gebouwen. Hierbij zijn de uitgangspunten uit het Beeldkwaliteitsplan 's-Gravenweggebied leidend.

Tevens blijkt dat uit onder andere de volgende ruimtelijke ontwikkelingen die door het bestemmingsplan mogelijk gemaakt zullen worden (in totaal 36 ontwikkelingen):

1. Woningbouw op het oude terrein van de Capelse Tennisclub.
2. Het 's-Gravenweteringpark en het IJsselcollege zijn beoogde woningbouwlocaties.
3. Spartalocatie.
4. Jobs + Bead & Breakfast.
5. Capelseweg/Bermweg appartement van vier bouwlagen.
6. Horecagelegenheid De Roode Leeuw kan twee woningen realiseren.
7. Bermweg 370 het vastleggen van eerder met postzegelplan bestemde woning.
8. Grootschalige uitbreidingsplannen van de manege wordt consoliderend bestemd.
9. Het tuincentrum aan de 's-Gravenweg krijgt een bedrijfswoning.
10. Het perceel aan de 's-Gravenweg 245 mag een extra woning realiseren.
11. Aan de 's-Gravenweg 211 wordt een 2e woning mogelijk gemaakt.

Reactienota

Voortbordurend op de reactienota, waarin beschreven is dat het huidige bouwvlak voor 100% bebouwd mag worden, meent de eigenaar van de Johannahoeve dat het nu ongebruikte deel van het bouwvlak (ruim 120 m²) elders op het perceel ingezet zou kunnen worden om daar een dienstwoning op te kunnen richten.

Conclusie

'Het 's-Gravenweggebied gebied is van cultuurhistorische waarde. Dit neemt echter niet weg dat bebouwing op sommige plaatsen onder strikte randvoorwaarden toelaatbaar wordt geacht.' Deze passage komt uit de Nota van uitgangspunten bestemmingsplan 'Schollebos'.

'Het behouden van het groene karakter betekent niet per definitie dat er niets meer gebouwd kan worden.' Dit is een citaat uit het verslag van de informatiebijeenkomst die op 8 december 2011.

zou dan ook graag met in achtneming van alle geldende criteria en geboden zorgvuldigheid zien dat de mogelijkheid een dienstwoning bij het restaurant te realiseren weer in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Stedenbouwkundig advies

een in Capelle woonachtige architect verzocht advies uit te brengen ten aanzien van de positionering van een separate dienstwoning (zie bijlage 4). Deze architect, mevrouw ir. P. Cortijo Concha van Architectenbureau JAN, heeft bij het opstellen van dit advies eveneens de geldende beleidskaders getoetst en in lijn met de bij de eigenaar levende bouwplans bevonden.

Tot slot

Binnen de bestaande kaders en de opgave de ruimtelijke kwaliteit aan de 's-Gravenweg te behouden, lijkt het mogelijk een separate dienstwoning te bestemmen op het perceel aan de 's-Gravenweg 347.

Zoals in de aanhef van deze brief reeds is aangegeven komen graag met u in gesprek om overleg te voeren over de (positionering van de) separate dienstwoning. Uw uitnodiging zien we dan ook met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Bijlagen:

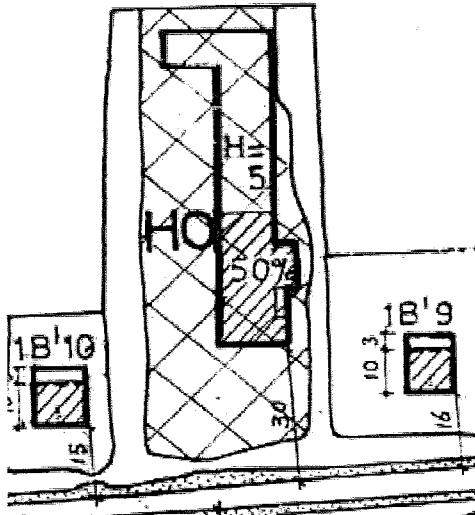
1. Overzicht eerdere bestemmingen
2. Redengevende omschrijving gemeentelijk monument boerderij 's-Gravenweg 347
3. Brief hoofddirecteur openbare werken 12 december 1974
4. Advies architectenbureau JAN

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

Bijlage 1

Bestemmingsplaninfo 's-Gravenweg 347 Johannahoeve

Bestemmingsplan Stadsdeelpark, vastgesteld op 6 maart 1978.



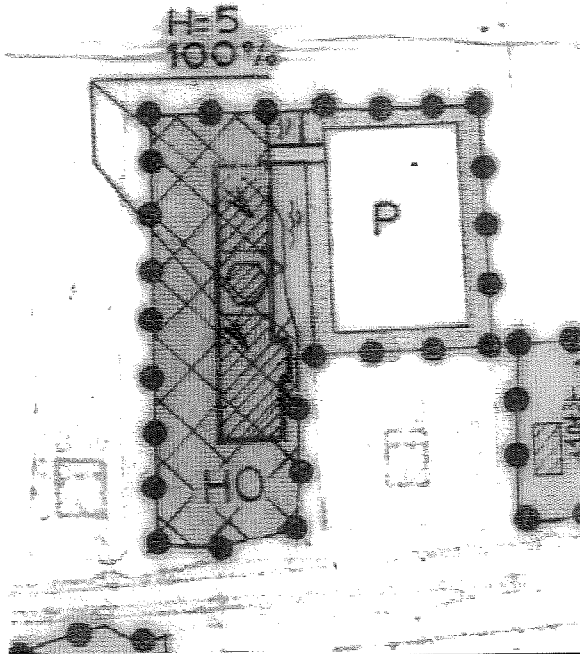
Bestemmingsplankaartfragment. Bestemming Horecagelegenheid, 50% bebouwingspercentage, maximale goothoogte = 5 meter.

Artikel 16

Horecagelegenheid (H0)

1. De op de kaart voor horecagelegenheid aangewezen gronden zijn bestemd voor restaurant, café en bijbehorende dienstgebouwen, zoals bergingen en fietsenstallingen en waaronder dienstwoningen, zomede voor bijbehorende andere bouwwerken, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, groenaankleding, alsmede tuinen.
2. a. De gebouwen zijn slechts binnen de bebouwingsgrenzen toegestaan.
b. De gezamenlijke bebouwde oppervlakte mag niet meer bedragen dan het op de kaart vermelde bebouwingspercentage van de terreinoppervlakte binnen de bebouwingsgrenzen.
c. De goothoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de kaart achter de letter H, in meters uitgedrukt, is aangegeven, met dien verstande dat voor vrijstaande dienstwoningen de goothoogte niet meer dan 4.00 meter mag bedragen.
d. Per horecagelegenheid is één dienstwoning met een inhoud van niet meer dan 600 m³ toegestaan.

Bestemmingsplan Stadsdeelpark, herziening I vastgesteld op 2 mei 1988



Bestemmingsplankaartfragment Stadsdeelpark, herziening I.
 Bestemming Horecagelegenheid, water en parkeerplaatsen.
 100% van het bouwvlak mag bebouwd worden met een maximale goothoogte van 5 meter.

Artikel 16

Horecagelegenheid (H0)

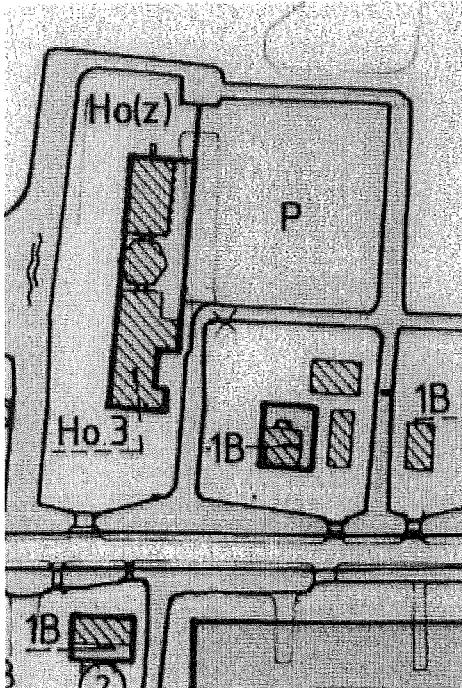
1. De op de kaart voor horecagelegenheid aangewezen gronden zijn bestemd voor restaurant, café en bijbehorende dienstgebouwen, zoals bergingen en fietsenstallingen en waaronder dienstwoningen, zomede voor bijbehorende andere bouwwerken, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, groenaankleding, alsmede tuinen.
2. a. De gebouwen zijn slechts binnen de bebouwingsgrenzen toegestaan.
 b. De gezamenlijke bebouwde oppervlakte mag niet meer bedragen dan het op de kaart vermelde bebouwingspercentage van de terreinoppervlakte binnen de bebouwingsgrenzen.
 c. De goothoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de kaart achter de letter H, in meters uitgedrukt, is aangegeven, met dien verstande dat voor vrijstaande dienstwoningen de goothoogte niet meer dan 4.00 meter mag bedragen.
 d. Per horecagelegenheid is één dienstwoning met een inhoud van niet meer dan 600 m³ toegestaan.

Is exact hetzelfde gebleven.

Artikel 27

Parkeerplaatsen

De op de kaart voor parkeerplaatsen aangewezen gronden zijn bestemd voor parkeerplaatsen en toegangswegen met bijbehorende groenaankleding.
 Op deze gronden mag - behoudens een fietsenstalling met een inhoud van niet meer dan 30 m³ op de gronden gelegen aan de Capelseweg en behoudens een pergola - niet worden gebouwd.



Bestemmingsplankaartfragment stadsdeelpark, herziening II.
Bestemming Horecagelegenheid, binnen bouwvlak, maximale goothoogte 3 meter. Daarbuiten is geen bebouwing toegestaan + bestemming Parkeerplaatsen.

Artikel 8

HORECAGELEGENHEID - (Ho) -

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart voor horecagelegenheid (Ho) aangewezen gronden zijn bestemd voor horecabedrijven, alsmede voor de daarbij behorende ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen, tuinen en paden.

Bebouwingsbepalingen

2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend gebouwen en bijbehorende andere bouwwerken, ten dienste van genoemde bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat één dienstwoning per perceel met een inhoud van maximaal 500 m³ is toegestaan.
3. Voor het bouwen gelden de aanduidingen op de kaart en de volgende bepaling:
 - a. op de gronden met de nadere aanwijzing (z) mogen uitsluitend bijbehorende andere bouwwerken worden gebouwd.

(dienstwoning 500 m³ is gebaseerd op provinciaal beleid= maximaal toelaatbare)

Artikel 19

PARKEERPLAATSEN - (P) -

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart voor parkeerplaatsen (P) aangewezen gronden zijn bestemd voor parkeervoorzieningen en de daarbij behorende ontsluitingswegen, alsmede voor groenvoorzieningen.

Bebouwingsbepalingen

2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van genoemde bestemming worden gebouwd.

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

Bijlage 2

Gemeentelijk monument

's Gravenweg 347

Monumentnr: GM 25

<i>Oorspr. functie</i>	:	Boerderij
<i>Huidige functie</i>	:	Restaurant
<i>Omschrijving</i>	:	Gereneveerde voormalige boerderij op L-vormige plattegrond; traditioneel Zuid-Hollands type. Voorhuis rechts onderkelderd.
<i>Gevels</i>	:	Gele (IJssel-)baksteen, kruisverband. Voorgevel wit geschilderd pleisterwerk.
<i>Vensters/deuren</i>	:	In voorgevel kruiskozijnen en dubbele schuifvensters. Houten luiken. In linker zijgevel kleine vierruits schuifvensters en kleine stalvensters met luiken.
<i>Dak</i>	:	Samengesteld zadeldak met wolfseinden; rietdekking.
<i>Bijz. bijgeb./hek</i>	:	Op achtererf een tot paviljoen verbouwde hooiberg en een schuur.. Naast de boerderij een aangebouwd bakhuis / stookhok.
<i>Groenaanleg</i>	:	Voortuin, grasstroken rond erf. Diverse bomen.
<i>Bijzonderheden</i>	:	Op voorgevel naam "Johannahoeve". In het interieur o.a. gebinten, en kapconstructie, schouw en bedstede.
<i>Motivatie</i>	:	Van groot lokaal-historisch belang vanwege hoge ouderdom en relatieve zeldzaamheid als voorbeeld van een in hoofdvorm vrij gave 17 ^{de} eeuwse boerderij. Waardevol interieur.
<i>Bouwjaar</i>	:	Eind 17e eeuw
<i>Score</i>	:	14

Aanwijzingsbesluit: 19 oktober 2004.

Cursief geplaatste tekst beschrijft de onderdelen die buiten de bescherming vallen.

Gemeentelijk monument



Aanwijzingsbesluit: 19 oktober 2004.

Cursief geplaatste tekst beschrijft de onderdelen die buiten de bescherming vallen.

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

Bijlage 3



openbare werken capelle aan den ijssel

AAN

Uw kenmerk:

Uw brief van:
30 oktober 1974

Nummer:
74-vBo/5811

Datum: 12 dec. 1974

Bijl.: 1

Onderwerp: situering woonhuis.

- ./ Naar aanleiding van uw desbetreffende verzoek doe ik u bijgaand toekomen tekening d.d. 27 november 1974 arch.nr. 74-A-207, waarop is aangegeven de plaats waar het in de toekomst door u te realiseren woonhuis kan worden gebouwd.

U kunt zelf bepalen welke oppervlakte grond u als tuin en erf bij de woning wenst te betrekken. Uiteraard met dien verstande, dat de omvang van de, in het met u gesloten erfpachtscontract aangegeven parkeermogelijkheden niet mag worden aangetast.

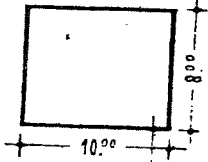
Wellicht ten overvloede wijs ik u erop, dat de formele plaatsbepaling van de woning c.a. eerst kan plaatsvinden bij de vaststelling van het voor het 's-Gravenweg-Oost gebied in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan.

Mijnerzijds zal worden bevorderd dat een en ander overeenkomstig in het genoemde ontwerp-bestemmingsplan zal worden opgenomen.

De hoofddirecteur,

(Ir. J. van Lokhorst)

ERFPACHTSGRENS

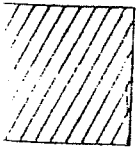
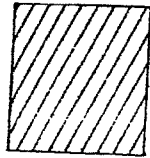
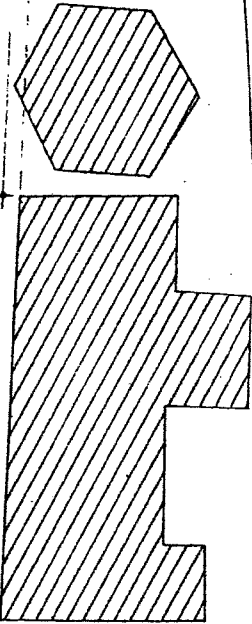


"A"

31.00

"B"

347



Zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Schollebos e.o.'

Bijlage 4



Capelle aan den IJssel, 11 januari 2013

Betreft: **Advies Johannahoeve 's Gravenweg 347, te Capelle aan den IJssel**

ADVIES

Ruimtelijke beoordeling diverse locaties voor het optrekken van een dienstwoning op het perceel van 'Restaurant De Johannahoeve' gelegen aan de 's Gravenweg 347.

Op verzoek van _____ hebben wij onderzocht of en op welke wijze de wens van de eigenaar om op dit perceel een dienstwoning te realiseren in overeenstemming is met de door de gemeente Capelle aan den IJssel gehanteerde 'Ruimtelijke Visie Schollebos en omgeving' en het 'Beeldkwaliteitsplan 's Gravenweggebied 2010'.

De in het verleden gedane toezeggingen alsook de voorgaande bestemmingsplannen geven weer dat de mogelijkheid voor het bouwen van een dienstwoning in ruimtelijke zin op het onderhavige perceel een constante factor vormt. Deze mogelijkheid is voor dit perceel dan ook weer opgenomen in het nu ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan 'Schollebos e.o.', zij het dat het daartoe benodigde bouwvlak op dit moment ontbreekt.

Wij begrijpen dat de gemeente met het 'Beeldkwaliteitsplan 's Gravenweggebied 2010' beleidsregels heeft geformuleerd om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. We gaan ervan uit dat de gemeente bij mogelijke frictie tussen toegezegde en toegeschreven bebouwingmogelijkheden en deze recente verscherping van de ruimtelijke beleidsregels zich welwillend blijft opstellen om alternatieven te vinden waar alle partijen achter kunnen staan.

Hieronder volgen een drietal stedenbouwkundig verantwoorde oplossingen waarin naar onze mening de gemeentelijke visie alsook de wensen van _____ gewaarborgd zijn:

1. Op de in het verleden aangegeven positie linksachter op het perceel een woning bouwen, belemmert de nu bestaande lange zichtlijn van de weg naar de golfbaan. Wij stellen voor de woning richting de achterzijde van het perceel te plaatsen, zodat deze vanaf de weg minder in het oog valt dan op de in het verleden aangegeven positie.

2 Een tweede mogelijkheid is de dienstwoning volledig en totaal in het verlengde van de bestaande bebouwing op te trekken. Hier bevindt zich echter de toegang tot de naastgelegen parkeerplaats. Om deze doorgang te behouden kan gedacht worden aan het (gedeeltelijk) 'optillen' van de woning. Deze niet alledaagse en atypische oplossing zou een interessante uitdaging vormen en biedt mogelijkheden op de eerste verdieping gelegen leefruimten te realiseren. De woning zal niet afzonderlijk zichtbaar zijn vanaf de 's Gravenweg en de ruimtelijke kwaliteit niet aantasten.

3 Een derde mogelijk is om op een deel van de naastgelegen parkeerplaats de dienstwoning op te trekken. De woning kan aan de voorzijde van de parkeerplaats of aan de achterzijde gesitueerd worden. Hierdoor blijft de ruimtelijke kwaliteit in de vorm van de zichtlijn vanuit de 's Gravenweg naar de golfbaan behouden en zal de woning niet zijn zichtbaar vanaf de 's Gravenweg. Deze zogenaamde tweedelijnsbebouwing is een regelmatig voorkomende situatie aan de 's Gravenweg en is niet strijdig met de bestaande beleidskaders.

In de onderstaande illustratie zijn de 3 beschreven posities gevisualiseerd.



Opgesteld 11 januari 2013, te Capelle aan den IJssel

ir. P. Cortijo Concha, bna
Architectenbureau JAN, bna

De Gemeenteraad van Capelle aan den IJssel
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel

Capelle aan den IJssel , 15 januari 2013

Betr : OBP Schollebos e.o

Uw Kenmerk 480687 – 15 november 2012

Mijn brief van 21 juni 2012

Mijn brief van 19 maart 2007

Meeting F.Koen /J. van Winden augustus 2012

Meeting L.Verschoor / M.E.Smits 30 augustus 2012

Geachte dames en heren ,

Naar aanleiding van uw bovengenoemd schrijven met daarin Nota van Beantwoording bestemmingsplan Schollebos e.o. ,inspraakreactie nr 6 dien ik hiermede de volgende zienswijzen in daar ik mij niet kan vinden in het antwoord op de inspraakreactie nr 6. en ik mis nog steeds de inhoudelijke beantwoording van mijn schrijven van 19 maart 2007.

1. In maart 2007 heeft ondergetekende naar aanleiding van de nota “ Beleidsregels bebouwing lintkavels ’s-Gravenweg , februari 2007 “ (Deze nota is de basis voor de daarop volgende “Beeldkwaliteitsplan ’s-Gravenweggebied 2010) een uitgebreid gesprek gehad met de heer Cees de Graaf (afdeling Stadsontwikkeling Capelle aan den IJssel) en samen met hem heb ik het schrijven van februari 2007 opgesteld waar hij zijn positieve medewerking aan zou geven bij de behandeling. Op dit schrijven is tot op heden geen inhoudelijke reactie gekomen van het College van Burgemeester en Wethouders., dus heb ik deze wederom ingediend met mijn brief van 21 juni 2012 aan het College van Burgemeester en Wethouders en heb ditzelfde schrijven ook als inspraak op de procedure OBP Schollebos e.o. ingediend. Op dit laatste heb ik dus een inspraakreactie ontvangen op 15 november 2012. Dit schrijven had in het licht van de situatie van 2007 behandeld moeten worden.
2. Op 30 augustus 2012 hebben de heer L.Verschoor en mevr M.E.Smits op mijn verzoek een opstelling gegeven van het verloop van de ’s-Gravenweg 394 Bestemmingsplanhistorie. Daarin werd gesteld dat het bouwoppervlak ,vastgesteld in Bestemmingsplan Stadsdeelpark herziening I , vastgesteld door de Gemeenteraad op 2 mei 1988 geldig is . (door Van Putten op 24 april 1985 vastgesteld , op welke basis en welke regels ???). Dit bouwoppervlak is in volgende herzieningen overgenomen. Dit roept de volgende vragen op:
De boerderij ,schuren en landerijen etc zijn in 1968 door de Gemeente Capelle onteigend van mijn vader.
Op 15 januari 1986 zijn door mij als rechtsopvolger de panden, erf ,tuin ,schuren land en water en de toegangsdam, na taxatie in opdracht van de Gemeente Capelle , gekocht voor de volledige vraagprijs en daarna overgedragen aan mij bij de notaris.
. De enige beperking die gesteld werd in de overeenkomst is dat er geen bedrijfsactiviteiten in de schuur uitgeoefend mochten worden . Deze werd in de koop wel opgenomen en bestemd voor “ eigen gebruik voor schuur , stalling etc “.

Er is op generlei moment toen de beperking opgelegd dat het “ bebouwd oppervlak “ teruggebracht naar “ bebouwd oppervlak van een eengezinswoning “.!!! (Eengezinswoning voor hoeveel personen en naar welke criteria gemeten ??) Toch was dit klaarblijkelijk intern al sinds 24 april 1985 bij de Gemeente Capelle bekend en had dan bij de overdracht op 15 januari 1986 op zijn minst besproken en overeengekomen en vastgelegd moeten worden . Ik heb conform de taxatie de prijs betaald voor het genoemde bouwoppervlak en kan niet accepteren dat de Gemeente een groot gedeelte daarvan wederrechtelijk afgenomen heeft zonder overleg en overeenstemming met belanghebbende.

Mijn eis tot het eigendom van het gekochte bebouwd oppervlak zoals vermeld in de taxatie en de koopakte blijft staande , en het verzoek (zoals omschreven in de brief van 2007) om een gedeelte daarvan te “ verplaatsen “ naar het naastliggende kavel 6428 word wederom gedaan . Het is zeker niet de bedoeling om nu direkt daar bebouwing te doen laten plaatsvinden , maar het verzoek is om vast te leggen dat ik wel het “ recht “ daartoe heb . Het “ verplaatsen “ van bouwoppervlak , zelfs van schuuren en stallen heeft op diverse plaatsen langs de 's-Gravenweg plaatsgevonden ,dus er zijn zeker precedentes te noemen .!

Het argument dat dit tot verdichting van de bebouwing zou leiden en het landelijk karakter van de 's-Gravenweg zou aantasten is niet geldig , en mijn tegenargument is dat daar ter plekke tegenover twee woningen en een grote boerderij stonden die door de Gemeente zijn afgebroken om plaats te maken voor de Golfbaan . Een zinvolle bebouwing ,in karakter met de omgeving , zou slechts een gedeeltelijke vervanging zijn van wat er al aan dit gedeelte van de 's-Gravenweg stond en laat nog steeds het open karakter bestaan.

3. Het is ook mijn mening dat de Gemeente bij een majeure wijziging van een bestemming ten nadele van een individuele burger dat duidelijk aan die betrokken burger kenbaar had moeten maken zodat daar op gereageerd had kunnen worden zoals het van goed en verantwoord bestuur verwacht had kunnen worden. Niet ieder burger houdt de plaatselijke krant bij en heeft tijd en kennis in huis om elk algemeen bestemmingsplanwijziging te komen bekijken om te beoordelen wat het effect voor hem/haar is. Bovendien is het gebruik van “ vakjargon” en ambtelijke taalgebruik niet bevordelijk voor het begrip van de niet ter zake kundige burger.! Het werd geacht voldoende te zijn om aan te kondigen in de lokale pers dat er een bestemmingsplan ter inzage lag. Er is ook in de periode voorafgaande aan 2 mei 1988 (Herziening I) geen uitnodiging voor overleg geweest of kennisgeving ,individueel ,of huis aan huis.. Tenminste word dit nu wel gedaan bij de Herziening Schollebos e.o.

4. Ondergetekende is geboren en getogen alhier aan de 's-Gravenweg , woont daar al bijna 68 jaar, en heeft de historie zelf meegemaakt inclusief een stressvolle onteigening in de jaren zestig. Het komt heel sterk over dat het vrijwel altijd eenrichtingverkeer is richting Gemeente. Ik wil ook hier nogmaals vermelden dat ik altijd mijn medewerking heb verleend richting Gemeente . Als voorbeeld werd bij de aanleg van de Van Berensteynlaan aan mij het verzoek gericht a la minuut een stuk grond van bijna 50 vierkante meters ter beschikking te stellen om de aanleg van deze weg niet te vertragen . Ik heb toen direkt toegezegd dat de Gemeente dit stuk om niet mocht gebruiken om mijn medewerking te verlenen . Een jaar later werd mij een verkoopakte gepresenteerd door een notaris waarmee ik de grond om niet aan de Gemeente zou moeten overdragen ,maar de kosten van de overdracht etc zouden door mij voldaan moeten worden .!

Mijn geboortegrond hier is alreeds sinds het begin 1900 in bezit van mijn familie (na een korte onderbreking door de toenmalige onteigening) en verzoek u dan ook mede vanuit historisch perspektief positief op mijn verzoek neergelegd in de brief van 2007 te reageren.

Ondergetekende is wederom bereid te allen tijde dit standpunt mondeling toe te lichten indien u dit wenst .

Hoogachtend ,

Capelle aan den IJssel , 15 januari 2013

Zienswijzen 8: Bermweg 370

Geachte mw.Smits,

Bij deze dien ik mijn zienswijze in tegen het ontwerp bestemmingsplan Schollebaar en omgeving.

Ik verzoek u om op de huidige nieuwbouwwontwikkeling, Bermweg 370, twee onder-een-kap woningen te mogen realiseren binnen het huidige bouwvlak met een goothoogte van 4m1 en een nok hoogte van 10m1

Mijn motivatie is dat de verkoop al jaren door de moeilijke markt stagneert en het bouwvolume niet toeneemt.

In afwachting van uw bericht verblijf ik,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Capelle aan den IJssel

Postbus 70

2900 AB Capelle aan den IJssel

Datum 12 januari 2013

Verzending per post en e-mail

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o.

Geachte raad,

Hierbij dienen wij mede namens een zienswijze in op het
ontwerp-bestemmingsplan Schollebos e.o. (en de bijbehorende Nota van beantwoording) dat is
vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 13 november 2012.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bestemming "Bedrijven" uit het ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o. en de bestemming Waterkering en betreft met name de transportbedrijven categorie 3.1 en 3.2 die gevestigd zijn langs de Bermweg ter hoogte van het Ringvaartpark.

Uitgangspunt om bedrijven te bestemmen

In de Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan Schollebos e.o. en in het vigerend bestemmingsplan Stadsdeelpark herziening II is in zijn algemeenheid opgenomen dat de betreffende bedrijven langs de Bermweg op de bestaande locatie weinig tot geen uitbreidingsmogelijkheden hebben en in de Nota van uitgangspunten staat aanvullend vermeld dat de bedrijven op deze manier mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan Schollebos e.o. Kortom de argumentatie voor het bestemmen van de transportbedrijven in het nieuwe bestemmingsplan is: "omdat de bedrijven weinig tot geen uitbreidingsmogelijkheden hebben, kunnen ze op de bestaande locatie bestemd worden".

Toen het vigerend bestemmingsplan werd opgesteld is de woningbouw van het Ringvaartpark mogelijk gemaakt, terwijl er op een afstand van **25 tot 30 mtr.** van de toekomstige woningen in het Ringvaartpark een transportbedrijf gevestigd was van de categorie 3.2 uit de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering. Voor deze categorie geldt een richtafstand van **100 mtr.** ten opzichte van geluidsgevoelige objecten (woningen). Kennelijk heeft u toentertijd overwogen dat de bedrijvigheid in de omgeving van de woningen van het Ringvaartpark passend was. U stelt nu in uw Nota van beantwoording bij het nieuwe voor-ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o. dat deze VNG-brochure niet bedoeld is om bestaande situaties te beoordelen. Deze constatering is slechts ten dele juist, want indien zich binnen deze richtafstanden geluidsgevoelige objecten (woningen) bevinden dan dient u bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan te beoordelen of de

bedrijvigheid op betreffende locatie nog steeds passend is. U dient te onderzoeken of er sprake is van veranderde omstandigheden.

De gemeente dient een aanvaardbaar woon-en leefklimaat te garanderen. Met andere woorden is de bedrijvigheid op dit moment nog passend op betreffende locatie en kan daarmee een aanvaardbaar woon-en leefklimaat gegarandeerd worden?

Onze vraag is dan ook: Heeft u voldoende **zorgvuldig** gehandeld bij de totstandkoming van dit ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o. Heeft u voldoende onderzocht of de bedrijvigheid in de huidige situatie nog passend is? Zijn er geluidmetingen verricht? Is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd? Wat zijn de uitkomsten van deze onderzoeken?

Bedrijvigheid in zijn algemeenheid en verzoek tot actie

Van groot belang is om te vermelden dat wij in zijn algemeenheid niet tegen bedrijvigheid zijn in de gemeente Capelle. Zeker in deze moeilijke economische tijden is het niet de bedoeling om de aanwezige bedrijvigheid tegen te werken. Wij hebben echter bezwaar tegen de overmatige overlast **op deze locatie** zo dicht bij woningen. Wij hebben in het afgelopen jaar tweemaal mondeling de gemeente verzocht om tezamen met het betreffende bedrijf en de bewoners naar oplossingen te zoeken voor de meest overlastgevende zaken. Dit heeft van de kant van de gemeente nog niet tot actie geleid.

Onze vraag is: Bent u bereid om actie te ondernemen om tot een gezamenlijke oplossing te komen die wordt vastgelegd?

Hieronder volgt een schets van de veranderingen tussen 1997 en 2013. Vervolgens wordt ingegaan op onze bezwaren en de antwoorden uit de Nota van beantwoording om vervolgens tot een conclusie te komen.

Situatie van 1998 t/m 2012

De Bermweg was toen wij er kwamen wonen in 1998 een **historisch** landelijk weggetje met veel scheefhangende **knotwilgen** erlangs en schuine taluds naar de sloten met het prachtige fluitekruid in het voorjaar. Wij pleiten ervoor om hetgeen nog van dit landelijke rest ook met veel zorg te behouden. Echter dit behoud komt in gevaar door de groei van de transportbedrijven en de daarmee gepaard gaande overmatige transportbewegingen langs dit historische en groene landelijke pareltje. Toen wij er kwamen wonen was de Bermweg een weggetje waar zo nu en dan een vrachtwagen langs reed en waar geen verdere bedrijvigheid plaatsvond bij de aanwezige transportbedrijven dan dat men wegreed en 1 x per dag weer terugreed. We woonden rustig. Echter de laatste drie tot vier jaar is daar grote verandering in gekomen.

Deze bedrijven zijn de laatste 3 tot 4 jaren naar schatting verdrie/viervoudigd in omvang van activiteiten en er lijkt nog geen einde aan deze groei. De werkelijkheid komt met andere woorden niet overeen met de tekst dat de bedrijven weinig of geen uitbreidingsmogelijkheden zouden hebben. Er **blijken voldoende uitbreidingsmogelijkheden** die leiden tot uitbreiding van geluidsoverlast, stankoverlast, kapot rijden van het wegdek, verkeersonveiligheid en mogelijk in gevaar brengen van de waterkering.

Het bedrijf op Bermweg 560 dat direct gelegen is tegenover het Ringvaartpark bestond 15 jr. geleden uit 1 kiepauto die 's ochtends rond 5 uur wegreed en 's avonds weer terugkeerde. Nu staan er drie kiepauto's op het terrein en zijn er naar schatting nog 6 kiepauto's die dagelijks af en aanrijden naar het bedrijf om werkbriefjes te halen en werkzaamheden aan de vrachtauto's te verrichten e.d. Dit laatste gebeurt met een op een hoog toerental draaiende dieselmotor en leidt tot langdurige ernstige geluidsoverlast ter plaatse. Tevens wordt dan op de Bermweg geparkeerd, wegens gebrek aan ruimte op het bedrijfsterrein zelf (slechts ruimte voor hooguit 3 vrachtwagens), waardoor een zeer gevaarlijke verkeerssituatie ontstaat. Kortom de bedrijvigheid was wellicht in 1997 nog passend. De vraag is of voldoende onderzocht is of dit op dit moment nog passend is.

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, zoals nu aan de orde is, dient bij veranderde omstandigheden met de grootst mogelijke zorgvuldigheid heroverwogen te worden of de bedrijvigheid nog passend is. De overheid heeft namelijk de plicht om de burgers een aanvaardbaar woon-en leefklimaat te kunnen garanderen. Gezien de richtafstand en de overlast zijn wij van mening dat er geen sprake meer is van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat.

Waar bestaat de overlast uit?

Om inzicht te geven in de soort hinder en schade die ervaren wordt, volgt hieronder een overzicht met vragen naar aanleiding van de Nota van beantwoording.

1. Ernstige langdurige geluidsoverlast door het telkens af en aan rijden van vrachtauto's en het verwisselen van soorten onderdelen bij elke vrachtauto, waarvan er slechts hooguit 3 op het terrein/loods passen maar waarvan er nog ca. 6 over de dag verspreid komen aanrijden van elders om onderdelen te verwisselen. Deze onderdelen liggen nl. wel op het terrein van dit transportbedrijf langs de Bermweg. Het verwisselen van bijvoorbeeld grijparmen gebeurt met een op hoog toerental draaiende dieselmotor en neemt gemiddeld meer dan een kwartier in beslag. Deze verwisseling vindt meermalen per week plaats tussen veelal 16.30 uur en 19.00 uur en soms rond het middaguur. Als men op dat moment rond 18.30 uur achterin de tuin zit te eten dan kan men elkaar nog nauwelijks verstaan en zit er niets anders op om dan maar naar binnen te gaan en de deuren en ramen te sluiten. Dit is zeer storend na een lange werkdag die binnen is doorgebracht. Eveneens zeer storend is het vertrekken van kiepauto's rond half 5 in de ochtend waarbij soms een kwartier lang gedieseld wordt. Nogmaals de milieuzonering voor transportbedrijven (categorie 3.2) is 100 mtr. Onze huizen staan op ca. 25 tot 30 meter !!

In uw nota van beantwoording stelt u dat "uit de inventarisatie van de DCMR geen knelpunten naar voren zijn gekomen waarbij sprake is van aantasting van een goed woon-en leefklimaat. Er zijn de afgelopen jaren ook geen klachten bekend bij de DCMR of de gemeente".

Onze vraag is: Op basis van wat wordt geconstateerd dat er geen knelpunten zijn en dat er sprake is van een goed woon-en leefklimaat? Is het juist dat dit geconstateerd wordt uit het feit dat er geen klachten bekend zijn over het bedrijf bij de DCMR? Wij hebben meermalen richting gemeente en DCMR aangegeven nog geen klachten te willen indienen. De reden hiervoor is dat wij de voorkeur geven aan een goede oplossing waar alle partijen mee gebaat zijn, boven het op scherp zetten van de zaak waarbij de kans groot is dat er alleen verliezers zullen zijn. Verder stelt u in uw Nota van beantwoording dat "hierdoor deze bedrijven op de huidige locatie handhaafbaar zijn".

Onze vraag is: Op basis van wat trekt u deze conclusie? De toename van de grootte van het bedrijf is voor een ieder duidelijk (van 1 vrachtauto naar 9). Het lijkt erop dat wij gedwongen worden vanwege

de Milieuregels om klachten in te dienen. Als wij dit niet doen om tot betere oplossingen voor alle partijen te komen dan stelt de gemeente dat er kennelijk op basis van het Ruimtelijk ordeningsrecht voldoende argumentatie is om te constateren dat de bedrijven passend zijn en daardoor op de locatie gehandhaafd worden. Verder wordt in de Nota van beantwoording gesteld dat ter plekke van de bestaande bebouwing en de gevestigde bedrijven geen wezenlijke verandering van deze bedrijvigheid plaatsvindt.

Onze vraag is: Is een uitbreiding van 1 naar 9 vrachtwagens en de daarbij behorende geluidsoverlastgevendende werkzaamheden e.d. geen wezenlijke verandering van de bedrijvigheid? Indien dit niet zo is, is het bedrijf dan nog passend? Heeft u geluidsmetingen gedaan? Is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd? Wat zijn de uitkomsten van deze onderzoeken? Op basis van wat constateert u dat het bedrijf in zijn huidige omvang passend is? Heeft u voldoende zorgvuldig gehandeld bij de totstandkoming van het ontwerp-bestemmingsplan?

2. Een tweede punt vormen **de gevaarlijke verkeerssituaties** die ontstaan doordat kiepauto's van het betreffende bedrijf op de smalle Bermweg geparkeerd staan vlakbij de hoek van de Klaas Klinkertweg. De bedrijvenlocatie- het terrein van de eigenaar van het transportbedrijf- is nl. te klein om alle aankomende kiepauto's te kunnen plaatsen (Er passen er slechts 2 voor de loods). Kortom er is sprake van **een situatie die niet passend is**. De hoek is voor de weggebruikers bij geparkeerde vrachtauto's volstrekt onoverzichtelijk en als er onverwacht iemand de hoek om zou komen is een ernstig ongeval niet uit te sluiten. U stelt in uw nota van beantwoording dat "deze situatie niet verschilt van vele andere situaties in Capelle aan den IJssel. Men mag vijf meter uit de kant van de zijweg parkeren".

Onze vraag is: Op basis van welk onderzoek concludeert u dat deze situatie dezelfde is als op vele andere locaties in Capelle? Er is op deze locatie namelijk sprake van een grote hellingshoek van het wegdek vanaf de Ringvaart van de Zuidplas naar de Bermweg, gecombineerd met een zeer smalle Bermweg. Een fietser die de hoek wil nemen heeft hierdoor zeer veel vaart, die niet meer af te remmen is. Passerende automobilisten worden gedwongen geheel gebruik te maken van de linkeweghelft en kunnen niet zien of er een fietser aan komt. Kortom alle ingrediënten voor een ernstig ongeval zijn aanwezig.

3. Hoge kosten door kapotrijden van de veenweg.

Het aantal bewegingen van deze vrachtwagens van de transportbedrijven (even verderop is de fa. Kalkman gevestigd, die zijn transport bedrijf ook de laatste jaren zeer vergroot heeft met een enorme loods erbij) is minimaal verdrievoudigd of zelfs meer in de laatste 3 /4 jaren. De Bermweg is een weggetje op veengrond tussen twee sloten. Kortom een echte veenweg. De kiepauto's en andere vrachtwagens van de transportbedrijven zijn te zwaar om het wegdek van dit weggetje verantwoord in stand te kunnen houden. Nog geen 5 jaar geleden is de gehele Bermweg gerestaureerd en afgelopen zomer is de gemeente wederom drukdoende geweest om de Bermweg te restaureren. Dit kost op de lange termijn miljoenen en dit bedrag zal alleen maar toenemen als deze bedrijven van deze omvang hun vrachtauto's op en neer kunnen laten rijden over de Bermweg, terwijl er niet eens plaats is op betreffende locatie om deze op eigen terrein te parkeren. Normaal gesproken zijn deze bedrijven gevestigd op grote bedrijventerreinen ver van woonwijken verwijderd en zijn de aanliggende wegen hierop berekend. De Bermweg is **een historisch veenweggetje** en dient zijn historisch en landschappelijke waarde te behouden. U stelt in uw Nota van beantwoording **dat** "het een veengebied is waar idealiter zwaar verkeer niet gewenst is". In onze optiek een belangrijke constatering. U stelt verder dat "het hier een bebouwingslint is waar van oudsher

bedrijven langs gevestigd zijn. Deze bedrijven kunnen en worden niet ineens geweerd, omdat de bodemgesteldheid niet ideaal is voor zwaar verkeer”.

Onze vraag is: Welke visie ligt aan deze conclusie ten grondslag? Als er geen visie is, is er dan een planning bekend bij de gemeente om deze te ontwikkelen? Het aantal vrachtwagenbewegingen is sterk toegenomen de laatste jaren en er is geen einde aan deze groei. Ook op dit vlak constateren we dat er een situatie is die niet passend is en waarvoor visieontwikkeling noodzakelijk is. Verder constateert u dat “met een snelheid van 30 km per uur het zware vrachtverkeer geen of nauwelijks effect heeft op de onderhoudsstaat van de weg”.

Onze vraag is: Is er dus wel enig effect? Hoe vaak handhaaft u op deze 30 km snelheid? Verder stelt u in uw Nota van beantwoording dat de Bermweg in delen is gerestaureerd, waardoor het lijkt alsof er voortdurend onderhoud plaatsvindt.

Onze vraag is: Wat is de gemiddelde termijn waarbinnen wegen worden opgehoogd en gerenoveerd binnen de gemeente Capelle? Wat is de termijn waarbinnen het gedeelte van de Bermweg gelegen tussen de Klaas Klinkertweg en de manege in de afgelopen 14 jaar is opgehoogd en gerenoveerd?

4. Waterkering in gevaar. De bedrijven zijn gevestigd direct in of naast de waterkering van de Ringvaart die de bewoners binnen de Zuidplaspolder beschermt tegen overstroming. Dit is een waterkering van de **hoogste beveiligingscategorie** mede door het grote aantal burgers dat door deze kering beschermd dient te worden. Een van de bedrijven heeft zijn vrachtauto's in een loods waar speciaal een damwand in de kering is geplaatst om de loods te kunnen realiseren. In het ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat in de voor waterkering bestemde gronden **het niet is toegestaan te bouwen**. Het bouwen van de loods voor vrachtwagens is echter nog geen twee jaar geleden wel toegestaan. De vrachtauto's in de loods staan dus in de kering. Wat nog zorgwekkender is, is dat achter deze loods met veel vrachtwagens erin ook nog een container een tractor een vrachtauto en andere zaken geparkeerd staan op de damwand van de waterkering. Ook het ernaast gelegen bedrijf Sommers heeft grote voorraden beton op de waterkering liggen. De vraag is of de damwand hierop berekend is en er wellicht nu al sprake is van een situatie die meer dan honderdduizend burgers in gevaar kan brengen. Let wel het doorbreken van de waterkering bij de ringvaart veroorzaakt een substantiële waterstijging in de polder, die vele levens kan kosten. Leven we wellicht op een tijdbom? Handhaving en onderzoek lijkt op zijn plaats. Wij gaan ervan uit dat het waterschap de kering juist berekend heeft voor het bouwen van de loods. Handhaving (controle) is voor overheden in zijn algemeenheid een lastigere zaak en zeker voor waterschappen die in hun beheersgebied vaak meer dan 2000 km van dergelijke waterkeringen hebben liggen. Ook zijn deze overtredingen vanaf de weg nauwelijks waarneembaar.

U constateert in uw Nota van beantwoording: “Zij (Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard) zijn degene die controles uitvoeren op de instandhouding van de waterkering en eveneens degene die handhavend optreden als er in overtreding met de waterbelangen gehandeld wordt. Er is derhalve geen sprake van een situatie die meer dan honderdduizend burgers in gevaar kan brengen. Het bestemmingsplan wordt voor het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. Zij hebben geen opmerkingen op het plan gemaakt dat de veiligheid van het gebied in geding is”.

Onze vraag is: Bent u het met ons eens dat de waterveiligheid voor burgers en het gebied belangrijk is? Bent u het met ons een dat het belangrijk is dat niet in strijd met deze waterveiligheidseisen gehandeld wordt? Heeft u het waterschap naar aanleiding van onze zienswijze op het voorontwerpplan op de hoogte gebracht van onze constatering dat handhaving en onderzoek op zijn

plaats lijkt? Wat is hierop het antwoord van het waterschap geweest? Wanneer gaat u en/of het waterschap actie ondernemen? Bent u het met ons eens dat de waterveiligheid een belangrijk onderdeel uitmaakt van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat? Bent u het met ons eens dat bedrijven die willen groeien hun bedrijf of deels of geheel zullen moeten verplaatsen naar een andere locatie om de veiligheid van de kering op deze locatie te kunnen waarborgen? Is met betrekking tot deze groei bij de gemeente visievorming gepland? De groei van de bedrijven vindt namelijk steeds meer richting de kering en zelfs op de kering plaats.

5. Stankoverlast/fijnstof . Onlangs is een onderzoek gepubliceerd waarin aangetoond is dat dieseluitlaatgassen net zo kankerverwekkend zijn als asbest, roken enz. De huidige grijpverwisselingen op nog geen 20 mtr. van de tuinen, waarbij gemiddeld meer dan een kwartier extra gediesel wordt, vormt een gevaar voor de volksgezondheid van de mensen die zo dichtbij dergelijke bedrijven wonen. U stelt in uw Nota van beantwoording dat uit onderzoek van de DCMR blijkt dat de grenswaarden van fijn stof en stikstofdioxide en de overige stoffen niet worden overschreden.

Onze vraag is: Welk onderzoek van de DCMR bedoelt u? Is dit een gericht onderzoek op de locatie aan de Bermweg in Capelle aan den IJssel of betreft dit het gemiddelde van een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld het grondoppervlak van de gemeente Capelle aan den IJssel of zelfs Rijnmond in zijn geheel? Wat zijn de uitstootgegevens van de locatie Bermweg 560 en het tegenoverliggende Ringvaartpark?

6. Vestiging van bedrijven boven de categorieën 1 en 2

Van belang is ook dat in het bestemmingsplan duidelijker verwoord wordt dat nieuwe bedrijven boven de categorieën 1 en 2 niet meer vergund kunnen worden langs de Bermweg en dat bestaande bedrijven boven de categorieën 1 en 2 zich niet kunnen uitbreiden op andere locaties aan de Bermweg.

Conclusie:

Wij zijn van mening dat er langzamerhand geen sprake meer is van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat en zijn van mening dat het bedrijf op de locatie Bermweg 560 in zijn huidige omvang niet meer passend is op de bestemde locatie. Wij zijn tevens van mening dat niet voldaan is aan het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel bij de totstandkoming van het ontwerp-bestemmingsplan Schollebos e.o. Wij vragen u dan ook om zeer zorgvuldig deze zaak te heroverwegen en tot oplossingen te komen die het woon-en leefklimaat langs de Bermweg ter hoogte van het Ringvaartpark aanvaardbaar kunnen maken en houden. Tevens dringen wij aan op visievorming voor de toekomst betreffende de bedrijvigheid aan de Bermweg waarbij geluidsoverlast, verkeersveiligheid, historisch karakter van het veenweggetje met hoge kosten, waterveiligheid en milieuaspecten als stank en fijnstof worden meegewogen.

Tot slot geven wij nogmaals aan dat het niet onze bedoeling is om de bedrijvigheid in zijn algemeenheid tegen te werken, maar dat wij van de gemeente verwachten dat gezamenlijk met ons en het bedrijf aan de Bermweg 560 op korte termijn naar oplossingen wordt gezocht die vervolgens vastgelegd worden.

Hoogachtend,

mede namens

Naam	Adres

Van:
Verzonden: vrijdag 11 januari 2013 21:03
Aan:
Onderwerp: Re: machtiging

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Gemarkeerd

Hierbij machtig ik , om namens mij een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan Schollebos e.o

Gemeente Capelle aan den IJssel
Ontvangstbevestiging
Datum afgifte: 16-01-2013

Correspondentieadres:

Aan de Gemeenteraad van Capelle a/d IJssel
Postbus 70
2900 AB CAPELLE AAN DEN IJSSEL



Capelle a/d IJssel, 15 januari 2013

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Schollebos e.o."

Geachte Raad,

Door ons is een inspraakreactie ingediend over een onderdeel van het Voorontwerpbestemmingsplan "Schollebos e.o.". De fractieleiders ontvingen destijds een afschrift daarvan. Wij kunnen ons niet vinden in de beantwoording door B&W van onze reactie. Derhalve dienen wij hierbij een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan "Schollebos e.o.".

Indieners maken bezwaar tegen de bestemmingswijziging in het ontwerpbestemmingsplan ten behoeve van de realisering van het 's Gravenweteringpark, voor zover dit een uitbreiding betreft ten opzichte van het thans door het IJsselcollege bebouwde gebied. Dit bezwaar wordt gesteund door vrijwel **100% van de omwonenden** van deze beoogde nieuwbouwlocatie. (zie bijgaande lijst met handtekeningen). Door de gemeente is op de eerdere inspraak gereageerd met het argument dat hierover in 2011 een statusbesluit is genomen. Het ontwerp bestemmingsplan is de eerste gelegenheid voor inwoners / belanghebbenden om formeel bezwaar te maken tegen door de gemeente voorgenomen wijzigingen in de inrichting van hun woonomgeving. Het feit dat de gemeenteraad een desbetreffend besluit heeft genomen is geen argument om bezwaren van inwoners te weerleggen. Inspraak- en bezwaarprocedures hebben immers tot doel te voorkomen dat besluiten van de gemeente worden doorgevoerd zonder rekening te houden met de belanghebbenden. Bezwaren tegen een wijziging dienen met argumenten die voor de wijziging pleiten te worden weerlegd. Die zijn tot nu toe echter niet genoemd.

Extra navrant is dat dit plan in het geheel niet actueel is gezien de heersende crisis. Er wordt dus een unieke recreatieve, historische weg en kostbaar groen, zonder noodzaak en bij voorbaat, opgeofferd alleen om de discipline van een 10-jarig verplicht updaten van een bestemmingsplan. Gebrek aan waardebesef en visie?

Het bezwaar tegen deze uitbreiding van de bebouwing in het nog groene 's Gravenweggebied wordt verder ondersteund met de volgende argumenten:

De uitbreiding betekent opnieuw een aantasting van het toch al schaarse groen in de gemeente. Door de gemeente is aangegeven dat het relatieve aantal vierkante meters openbaar groen in Capelle boven het landelijk richtgetal ligt, en dat dit met de realisatie van het 's Gravenweteringpark ook zo zal blijven. Dat laat onverlet dat er groen wordt opgeofferd voor woningbouw en het 'groengehalte' van Capelle dus zal afnemen, waarbij het niet realistisch is om een landelijk (gemiddeld) richtgetal te hanteren voor een specifiek groengebied als het 's-Gravenweggebied.

Het is in strijd met het Beeldkwaliteitsplan 's Gravenweg zoals vastgesteld op 28 juni 2010. Het vernietigt een deel van het karakteristieke slagenlandschap en het verhoogt de bebouwingsdichtheid. Door de gemeente wordt gesteld dat het Beeldkwaliteitsplan 's-Gravenweggebied van toepassing is op de gronden direct gelegen aan de 's-Gravenweg, en dat de beoogde woningbouwlocatie 's-Gravenweteringpark geen onderdeel uitmaakt van plangebied waar het Beeldkwaliteitsplan 's-Gravenweggebied betrekking op heeft. Het Beeldkwaliteitsplan heeft echter tot doel de kwaliteit van het beeld van het 's Gravenweggebied te beschermen. Dat beeld wordt mede bepaald door wat achter de woningen is gelegen. Het beeld houdt niet op waar op de plankaart een stippellijn is getrokken, het karakteristieke slagenlandschap wordt hier juist mede door bepaald.

Indieners maken geen bezwaar tegen het gebruik van de bebouwde locatie van het IJsselcollege voor woningbouw, maar wel tegen het dichtbouwen van het 's Gravenweggebied. Het is een uitbreiding van de 'verstening' in Capelle ten koste van groen aan de 's Gravenweg, met als doel de financiering van de verhuizing / nieuwbouw van het IJsselcollege met de opbrengst van de verkoop van extra groen aan de 's

Gravenweg. Dit is oneigenlijk gebruik van het te beschermen groen in de gemeente.

De gemeente heeft gesteld dat Capelle aan den IJssel met de wijk Fascinatio de laatste uitbreidingslocatie bebouwd heeft en er in de toekomst derhalve slechts sprake zal kunnen zijn van herstructurering en inbreidingslocaties. In het regionale woningbouwprogramma: verstedelijkingsscenario Stadregio 2010-2020 is aangegeven dat Capelle aan den IJssel een (relatief) tekort aan grondgebonden suburbaan, landelijk en dorpswonen heeft. Volgens de gemeente leent 's-Gravenweteringpark zich uitstekend voor de realisatie van deze woningtypes.

Deze onbalans is echter deels door de gemeente recentelijk gecreëerd door projecten als de (ondanks vele bezwaren doorgevoerde) hoogbouw bij de Klaas Klinkertkade, en de herstructurering van de hoven middels eveneens voor een groot deel leegstaande hoogbouw. Het heeft geen pas de door deze gemeente gecreëerde onbalans te corrigeren door het opofferen van groen en recreatieve gebieden. Er is nog ruimschoots gelegenheid, bij voorbeeld door verdere herstructurering van de hoven, om deze balans te herstellen zonder groen te vernietigen.

Indieners maken bezwaar tegen de structurele aantasting van het gebied oostelijk van de Kanaalweg, dat nu nog wordt gekarakteriseerd door lintbebouwing. De opmerking van de gemeente dat door het volbouwen van het groengebied de aanwezige stedenbouwkundige structuur verder wordt aangezet is geheel uit de lucht gegrepen.

Het doet een aanslag op de zogenoemde 'groene golf' en het 's Gravenweggebied en het is in strijd met het door vrijwel alle politieke partijen in hun verkiezingsprogramma's verwoorde beleid.

De gemeente stelt terecht dat uiteindelijk niet al het beleid dat geformuleerd was in de verkiezingsprogramma's wordt gehonoreerd. (Zie bijgevoegde lijst met citaten) Indieners zijn zich hiervan bewust, er zijn immers meerdere partijen, en er moeten compromissen gesloten worden. Dat is hier echter niet van toepassing: een meerderheid van de partijen stelt het groen aan de 's Gravenweg te willen beschermen, een compromis is niet nodig. Collectief afwijken van verkiezingsbeloftes heet tegenwoordig kiezersbedrog.

Daarnaast kunnen er uiteraard ook budgettaire redenen zijn waardoor delen van een verkiezingsprogramma niet kunnen worden uitgevoerd.

Wij vragen echter niet om iets uit te voeren, maar iets te laten zoals het is, want het is goed. Hoe valt “het verder aanzetten van de stedenbouwkundige structuur” te rijmen met het in die verkiezingsprogramma’s nagestreefde groene beleid voor nu juist dit gekoesterde gebied?

Overigens wordt nergens aangegeven waar en hoe in Capelle dit op te offeren groen wordt gecompenseerd.

Het plan is in strijd met het beleid om de 's Gravenweg te bestempelen tot een belangrijke langzaamverkeersverbinding.

Verkeerstechisch zal de voorgestelde bebouwing van 40 tot 100 woningen leiden tot grote problemen. Het betreft een verdubbeling tot bijna een verdrievoudiging van het aantal woningen dat via de 's Gravenweg wordt ontsloten. De gemeente voert een berekening aan waaruit zou blijken dat het tijdens de spits slechts één auto per twee minuten betreft. Verdere uitwerking van deze berekening voor de daluren suggereert dat de toename van de verkeersintensiteit tijdens de spits ten opzichte van de daluren minder dan een factor twee is. Dit is aantoonbaar onjuist. Bovendien wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van het verkeer langs beide ontsluitingsroutes, terwijl het duidelijk is dat de ontsluiting via de drukke Kanaalweg anders dan voor langzaam verkeer, zo dicht bij de verkeerslichten op de kruising Bermweg, een utopie is. De praktijk zal uitwijzen dat alle autoverkeer voor de 's-Gravenweg zal kiezen. Verder leidt zal dit tot onverantwoorde risico's voor de passage van politie, brandweer en andere hulpverleners.

Er zal tevens sprake zijn van een ernstige aantasting van de leefomgeving van de huidige bewoners, en wel met name voor de 's-Gravenweg bewoners.

Het door het plan toenemende autoverkeer vormt een bedreiging voor de (verkeers)veiligheid van fietsers en voetgangers. De gemeente bevestigt dat een toename van verkeer altijd een veiligheidsrisico inhoudt, en dat niet is aan te nemen dat dit verandert.

Jaarlijks maken tienduizenden (fietsers, racefietsers, rolschaatsers, wandelaars, rolstoelclubjes etc.) gebruik van deze historische langzaamverkeersroute. Wordt de waarde van deze populaire recreatieve

route wel voldoende beseft? Dit plan zet de rol en functie van de weg onder zware druk. De impact van “Oeverrijk” moet hier nog aan toegevoegd worden. Het lijkt dat hier gekozen wordt voor een welhaast klassieke Capelse “oplossing”: bouwen, infrastructuur groeit niet mee of kan gezien (on)mogelijkheden ter plaatse niet meegroeien, en de bevolking heeft er weer voor vele jaren een knelpunt bij.

Mocht het plan bedoeld zijn om de bestaande onbalans tussen (sociale) hoogbouw en overige woningbouw te herstellen, dan zou dat betekenen dat hiermee de ene beleidsfout door een andere wordt gecorrigeerd.

De gemeente stelt dat Capelle aan den IJssel een tekort heeft aan grondgebonden suburbaan, landelijk en dorpswonen en dat plan 's-Gravenweteringpark zich uitstekend leent voor de realisatie van deze woningtypes.

Zoals hierboven aangegeven zijn er echter effectievere mogelijkheden om dit (relatieve) tekort te herstellen, bij voorbeeld door een herstructurering van hoogbouw, bij voorbeeld de hoven. Dit verlaagt het aandeel compacte hoogbouw bij een uitbreiding van landelijk en dorpswonen, en heeft daardoor een dubbel effect zonder schade te doen aan de kwaliteit van de Capelse leefomgeving.

De in het 's Gravenweteringpark voorgenomen bebouwing tast de karakteristieke structuur van dit gebied aan. De structuur van de Bermweg, Kanaalweg en 's Gravenweg bestaat uit lintbebouwing, terwijl de voorgestelde uitbreiding van bebouwing een duidelijk andere structuur heeft.

De gemeente stelt dat aan de 's-Gravenweg meerdere inbreidingslocaties zijn gerealiseerd: s-Gravenpark, 's-Gravendreef, Wegelingpark, Oeverrijk (nog niet gebouwd wel planologisch gedetailleerd voor woningbouw bestemd).

's-Gravenweteringpark borduurt voort op deze ingezette structuur. De reeds bestaande stedenbouwkundige structuur (Kanaalweg, Bermweg, 's-Gravenweg) wordt verder aangezet. Het tast de karakteristiek derhalve niet aan.

Naar de mening van indieners hebben eerdere 'inbreidingslocaties' ten westen van de Kanaalweg het karakteristieke beeld (slagenlandschap) van de 's Gravenweg in dat gedeelte reeds vernietigd c.q. zullen dat nog vernietigen. Dat is geen reden om dat aan de oostkant van de Kanaalweg ook te doen. Zoals gesteld is dat niet het verder aanzetten van de

stedebouwkundige structuur in dit gebied zoals ten onrechte gesteld door de gemeente, maar een aantasting van de huidige structuur.

Er zal sprake zijn van substantiële planschade voor een aantal bewoners, die tot vergoeding ten laste van de gemeente zal leiden en daarmee tot een vermindering van de opbrengst.

De gemeente stelt "dat het gemeentelijk beleid is dat er bij nieuwe ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt overeenkomsten gesloten worden met de initiatiefnemer, danwel afnemer van de grond, waarbij de planschades doorbelast worden. Dit kan door middel van het afsluiten van een planschadeovereenkomst of een anterieure overeenkomst of een grondverkoopovereenkomst waarin de het: verhalen van planschade in is opgenomen. De vergoeding van planschade komt derhalve zelden ten laste van de gemeente."

Het is echter een drogredenering om te suggereren dat planschade niet voor rekening van de veroorzaker (de gemeente) komt. In iedere overeenkomst waarin de planschade op een andere partij wordt afgewenteld vormt de planschade een kostenpost c.q. risico dat in de overeenkomst ten laste van de gemeente wordt verrekend, en zo, zij het indirect, altijd ten laste van de gemeente en uiteindelijk diens burgers komt.

Indieners dragen de volgende alternatieven aan:

- Pacht of verkoop aan de bewoners van de achter de belendende percelen gelegen stukken grond met instandhouding van de huidige bestemming,
- Een recreatieve groene bestemming met behoud van de structuur, bijvoorbeeld integratie met het golfterrein of het vestigen van een kinderboerderij,
- Een recreatieplas te maken voor geluidsarme activiteiten, zoals kanoën, waterfietsen e.d., wat een belangrijke verhoging van de recreatiewaarde van het Schollebos zou kunnen betekenen.
- Gebruik voor andere te ontwikkelen 'groen' ideeën, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van bewoners.

De gemeente heeft hierop gesteld dat er reeds een statusbesluit is genomen, waarbij deze locatie is aangewezen als woongebied. Zoals hierboven al gesteld is het ontwerp bestemmingsplan de eerste gelegenheid voor inwoners / belanghebbenden om bezwaar te maken tegen door de gemeente voorgenomen wijzigingen in de inrichting van

hun woonomgeving. Het feit dat de gemeenteraad een desbetreffend besluit heeft genomen is geen argument om bezwaren van inwoners te weerleggen. Inspraak- en bezwaarprocedures hebben immers tot doel te voorkomen dat besluiten van de gemeente worden doorgevoerd zonder rekening te houden met de belanghebbenden. Bezwaren tegen een wijziging dienen met argumenten die voor de wijziging pleiten te worden weerlegd. Die zijn hier niet genoemd.

Er leven nog meer gedachten rond dit ongelukkige plan bij de omwonenden maar wij beseffen dat onze zienswijze met betrekking tot dit ontwerpbestemmingsplan beperkt moet blijven tot hoofdzaken. Wij

vertrouwen echter dat deze zienswijze van nagenoeg 100% van de omwonenden voor uw Raad aanleiding zal zijn tot een grondige bezinning over het achterliggende statusbesluit.

Hoogachtend,

c.c : Provinciale Staten van Zuid Holland
B&W van Capelle a/d IJssel
Omwonenden Bermweg Oost, Kanaalweg Oost en 's-Gravenweg

Bijlagen: Copie lijst handtekeningen
Citaten uit verkiezingsprogramma's

Bijlage bij Zienswijze ontwerpbestemmingsplan “Schollebos e.o.”:
Citatenlijst politieke partijen.

LEEFBAAR CAPELLE: Leefbaar Capelle zal zich sterk blijven verzetten tegen elke vorm van woningbouw in het Schollebos en Hitland. De natuur en recreatie moeten hier behouden blijven. Het Schollebos kan wel een sterkere recreatieve functie gebruiken, bijvoorbeeld door een stadsstrandje met beachvolleybal in de zomer of een kanovijver.

SGP: Het is nodig om het groene en open karakter van Capelle ten opzichte van Rotterdam te behouden en te versterken. De 's-Gravenweg moet worden beschermd tegen verdere “verstening”

CU: Als we bouwen dan doen we het volgens het steen-voor-steen principe, geen opoffering van goen en water meer en:
Behoud van karakteristieke Capelse kenmerken zoals het slagenlandschap en groene aders ('s-Gravenweg) en:
Woningbouw is niet langer meer de financieringsbron van gemeentelijk plannen

PVDA: De PVDA vindt, dat we op het groene karakter van Capelle zuinig moeten zijn en dat de omvang van groen en water. zeker niet minder mag worden en:
Recreatie: Wat betreft de recreatiemogelijkheden hebben wij een aantal, helaas nog niet door alle inwoners ontdekte pareltjes in Capelle: het Schollebos en het Hitlandbos, maar ook de 's-Gravenweg rekenen we daartoe.

CDA: Dorpse stad. Het CDA heeft zich in de raadsperiode 2006-2010 verzet tegen het verder verstenen van de 's-Gravenweg en dat verzet blijft en:
Geen bebouwing binnen de huidige grenzen Schollebos en Hitland en:
Geen extra bebouwing in het 's-Gravenweggebied

VVD: Geen steen voor groen en:
Fietsen en wandelen op goede en veilige routes wil de VVD faciliteren

D66: D66 wil het karakter van landelijke locaties van Capelle – zoals het 's-Gravenweggebied en de oude kernen – bewaren.
En: D66 wil meer doen met groen en blauw in Capelle.

Toonaaangevende groen/blauw-structuren, zoals de dijken langs Hollandsche IJssel, de 's-Gravenweg en Couwenhoek moeten in ere worden gehouden.

GROEN LINKS: Behoud en versterk de groene ruimte. In de groene ruimte wordt niet gebouwd en:
Capelle krijgt een samenhangend netwerk van fietspaden met de 's-Gravenweg als ruggengraad. De 's-Gravenweg wordt de eerste Capelse fietsstraat, een straat waar de auto te gast is

LEEFBAAR NU: 's-Gravenweggebied, Hitlandbos, Schollebos en overige groene locaties niet bebouwen

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam	Adres	Handtekening
------	-------	--------------

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening

Naam

Adres

Handtekening