



Postzegelbestemmingsplan Ontsluitingsweg Oeverrijk

Maart 2018

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Leeswijzer	3
2	NUT EN NOODZAAK, RUIMTELIJKE ANALYSE EN GEWENSTE SITUATIE	4
2.1	Nut en noodzaak	4
2.2	Ruimtelijke analyse huidige situatie	5
2.3	Gewenste situatie	6
3	RUIMTELIJK BELEIDSKADER	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	9
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.2.1	Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)	10
3.2.2	Programma Ruimte (2014)	10
3.2.3	Verordening Ruimte (2014)	10
3.3	Gemeentelijk beleid	11
3.3.1	Structuurvisie 2030-Parkstad naast economische motor (2013)	11
3.3.2	Gebiedsvisie Landelijk Capelle (2017)	11
3.3.3	Gebiedspaspoort Oeverrijk	12
4	SECTORALE ASPECTEN	14
4.1	Milieu effect rapportage	14
4.2	Geluid	14
4.3	Verkeer en parkeren	15
4.4	Bedrijven en milieuhinder	15
4.5	Bodem	15

4.6	Externe Veiligheid	16
4.7	Kabels en leidingen	16
4.8	Luchtkwaliteit	16
4.9	Water	18
4.9.1	Waterbeheer en watertoets	18
4.9.2	Huidige situatie	19
4.9.3	Toekomstige situatie	19
4.10	Ecologie	20
4.11	Archeologie en Cultuurhistorie	21

5 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING 23

5.1	Wettelijk kader	23
5.2	Opzet van de bestemmingsregeling	23
5.3	Toelichting op de inleidende regels	24
5.4	De bestemmingen	24
5.5	Toelichting op de algemene regels	24
5.6	Toelichting op het overgangsrecht en slotregels	25
5.7	Vergunningvrij bouwen	25

6 MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 26

6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
6.2	Bestuurlijk overleg	26
6.3	Zienswijzen	27
6.4	Economische uitvoerbaarheid	27

[Laatste pagina](#) 27

Bijlage(n)

I	Verkeersonderzoek
II	Akoestisch onderzoek
III	Watertoets
IV	Ecologisch onderzoek
V	Nota van beantwoording zienswijzen

INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Op 13 November 2017 heeft de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel de gebiedsvisie Landelijk Capelle en het gebiedspaspoort Oeverrijk vastgesteld. Hiermee is bepaald dat op de locatie Oeverrijk een kleinschalig en uitnodigend 'woonpark' gerealiseerd wordt van maximaal 30 woningen. De woningen worden ruim opgezet in het groen. Doel hierbij is om het oorspronkelijke karakter van het gebied (het slagenlandschap) te waarborgen. Hiermee wordt afgeweken van de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan 'Schollebos e.o.' biedt, op basis waarvan 80 woningen zijn toegestaan en waarmee de landschappelijke waarde veel sterker aangetast zou worden. In de gebiedsvisie wordt tevens de mogelijkheid geboden woningbouw te realiseren aan de achterzijde van de westelijke percelen aan de Kanaalweg.

Conform de in Capelle aan den IJssel gebruikte systematiek wordt, nu het gebiedspaspoort is vastgesteld, de realisatie van deze gebiedsontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan. Deze omgevingsvergunning zal aangevraagd worden door de ontwikkelaar. Deze ontwikkelaar is bij vaststelling van dit bestemmingsplan nog niet geselecteerd. De selectieprocedure wordt naar verwachting begin 2018 opgestart.

De ontsluiting van Oeverrijk en de achterzijde van de westelijke kavels aan de Kanaalweg gaat plaatsvinden via een ontsluitingsweg die komt te liggen over de percelen waarop op het moment van schrijven de panden aan de Kanaalweg 55 tm 59 gevestigd zijn. Deze ontsluiting ligt binnen het (grotere) gebied dat in het door de raad vastgestelde gebiedspaspoort Oeverrijk is weergegeven als 'gebied auto ontsluiting'. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven waarom de ontsluitingsweg juist op deze percelen wordt geprojecteerd.

Voor de ontwikkeling van Oeverrijk is het van belang dat de realisatie van de ontsluitingsweg mogelijk gemaakt wordt, zowel in planologische zin als op het gebied van de eigendomssituatie. De aanbestedingsprocedure wordt pas opgestart als duidelijkheid bestaat over het moment van verwerving, zodat eventuele planningsrisico's met alle financiële gevolgen van dien vermeden worden. Daarom wordt de planologische procedure voor de ontsluitingsweg losgekoppeld van de overige ontwikkelingen op Oeverrijk.

De gemeente Capelle aan den IJssel is met eigenaren van deze percelen een traject gestart voor minnelijke verwerving. Mochten de partijen hier echter niet uitkomen dan zal de gemeente een onteigeningsprocedure opstarten. Om de administratieve onteigeningsprocedure te kunnen opstarten is een vastgesteld bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich op de percelen in kadastrale gemeente Capelle aan den IJssel, Sectie A, kavelnummers 5571, 5573 en 5575. Zie de luchtfoto's in afbeelding 1.1. Het gehele plangebied heeft een oppervlakte ca. 1.400 m².

Afbeelding 1.1 ligging plangebied



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Momenteel zijn bestemmingsplannen 'Partiële herziening Schollenbos e.o.', vastgesteld op 29 september 2014 en 'Schollebos e.o.', vastgesteld op 25 juni 2013 vigerend. De gronden hebben de enkel bestemming 'gemengd' met de functieaanduidingen 'detailhandel' en 'horeca'. Verder zit er een dubbelbestemming 'waarde Archeologie 2' op. Op het achtererfgebied is wonen uitgesloten.

Conform artikel 3.1 van de partiële herziening zijn de gronden bestemd voor:

- a. bedrijven, zoals zijn opgenomen in bijlage 3 Functiemenging;
- b. wonen, met de daarbij behorende aan huis verbonden beroep en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'wonen uitgesloten' wonen niet is toegestaan;
- c. detailhandel, niet zijnde een supermarkt, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel';
- d. (...)
- e. (...)
- f. dienstverlening;
- g. (...)
- h. (...)
- i. kantoren;

- j. kantoren behorende bij een bedrijf met een maximum bruto vloeroppervlakte van 30% én een maximale oppervlakte van 250 m²;
- k. horecabedrijven behorende tot categorie 1 tot en met 3 ter plaatse van de aanduiding 'horeca';
- l. maatschappelijke voorzieningen;
- m. (...)
- n. bij deze bestemming behorende voorzieningen: zoals groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, straatmeubilair, water, bruggen met open relingen, duikers, ontsluitingswegen, voorzieningen van openbaar nut, laad- en losvoorzieningen en andere vergelijkbare voorzieningen, met dien verstande dat duikers ten behoeve van opritten naar woningen niet zijn toegestaan in de watergangen langs de 's-Gravenweg.

De ontsluitingsweg ten behoeve van de ontsluiting van de woningen in Oeverrijk is niet toegestaan op basis van de bestemmingsregels van dit bestemmingsplan en daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Overigens zou de weg op basis van artikel 3.1 onder n. wel gerealiseerd mogen worden als deze slechts zou dienen ter ontsluiting van de achterkant van de Kanaalweg omdat het dan zou gaan om de 'bij de bestemming behorende voorziening' ontsluitingsweg.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de nut en noodzaak van de ontsluitingsweg uiteengezet, ingegaan wordt op de vraag waarom de weg in het plangebied gerealiseerd wordt. Verder wordt een ruimtelijke analyse gegeven van het plangebied en omgeving en wordt de gewenste situatie beschreven. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van het actuele beleidskader dat relevant is voor het plangebied. Hierbij wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 worden de relevante milieuaspecten en de overige onderzoeken beschreven. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de gekozen planvorm en de juridische regeling. Hoofdstuk 6 gaat ten slotte in op de economische respectievelijk de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

NUT EN NOODZAAK, RUIMTELIJKE ANALYSE EN GEWENSTE SITUATIE

2.1 Nut en noodzaak

Bij de totstandkoming van de Gebiedsvisie Landelijk Capelle, waarin de ontwikkellocatie Oeverrijk is opgenomen, zijn de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkelingen onderzocht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de rapportage 'Aanvullend onderzoek verkeersontsluiting ontwikkellocaties Oeverrijk en 's-Gravenweteringpark Capelle aan den IJssel', d.d. 31 mei 2016. Deze rapportage is opgenomen in bijlage I van deze toelichting.

Het vigerende bestemmingsplan 'Schollebos e.o.', op basis waarvan 80 woningen in Oeverrijk zijn toegestaan, voorziet in de ontsluiting van de locatie Oeverrijk via de 's-Gravenweg (tussen 's-Gravenweg 215B en 219). In het onderzoek van 2016 zijn de mogelijkheden en effecten van ontsluiting van Oeverrijk op de 's-Gravenweg, Bermweg en/of de Kanaalweg onderzocht.

Van deze mogelijkheden heeft ontsluiting van Oeverrijk op de Kanaalweg de voorkeur. Ontsluiting op de 's-Gravenweg wordt niet aangeraden aangezien dit zal leiden tot meer autoverkeerbewegingen op de 's-Gravenweg, terwijl in het gemeentelijke beleid juist de doelstelling is opgenomen om de 's-Gravenweg te verluwen (minder autoverkeer) en de kwaliteit voor fietsers op de 's-Gravenweg te verbeteren. Eveneens is hierin van belang dat ontsluiting via de 's-Gravenweg mogelijk kan leiden tot schade aan de naastgelegen monumentale boerderij ('s-Gravenweg 219) en daarom niet gewenst is.

Ontsluiting van Oeverrijk op de Bermweg, aan de noordzijde is evenmin te adviseren. Hiervoor zou het nodig zijn een nieuwe autoverkeersbrug te realiseren over de Ringvaart, met grote ruimtelijke consequenties, en de vereiste hoogteligging als gevolg van de doorvaart van de nieuwe brug. Het huidige kruispunt Kanaalweg – Bermweg ligt beduidend hoger dan de omgeving en de wegen lopen vanaf de kruising naar beneden. Een nieuwe kruising waarmee een brug vanuit Oeverrijk aansluit op de Bermweg, zou ongeveer dezelfde hoogteligging moeten hebben, waarmee de conclusie is dat dit niet wenselijk is. Dit los van de zeer ongunstige kosten-batenverhouding van een dergelijke brug (met behoorlijke overspanning) voor de ontsluiting van slechts 30 woningen in Oeverrijk.

Voor de ontsluiting van Oeverrijk op de Kanaalweg geldt dat deze mogelijk is, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Deze zijn onderbouwd in het genoemde onderzoek (2016).

- De Kanaalweg is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) en een zeer drukke weg in het wegennet van Capelle aan den IJssel. De weg vormt één van de weinige verbindende wegen tussen de verschillende delen van Capelle aan den IJssel en van en naar het hoofdwegennet (Abram van Rijckevorselweg en A20). De verkeersintensiteit op de Kanaalweg bedraagt circa 19.000 mvt/etmaal. Als gevolg hiervan geldt voor de locaties 's-Gravenweteringpark en Oeverrijk dat ontsluiting op de Kanaalweg mogelijk is, mits het aantal woningen in beide locaties beperkt is tot maximaal 50 tot 60 woningen per locatie. Bij meer woningen, is er sprake van een hogere verkeersproductie van en naar de nieuwe wijken en is de verkeersafwikkeling niet meer goed. Er ontstaan dan te lange wachtrijen en te lange wachttijden. De uitgangspunten voor de Gebiedsvisie voldoen aan deze randvoorwaarde.
- Bij een aansluiting op de Kanaalweg is het noodzakelijk deze uit te voeren met een middengeleider waar afslaande auto's kunnen opstellen. Indien geen middengeleider zou worden toegepast zou een auto die

vanaf de Kanaalweg linksaf slaat en even moet wachten tot hij kan afslaan, stilstaan op de rijbaan c.q. doorgaande rijstrook. Door de hoge intensiteiten op de Kanaalweg kan het even duren voor deze auto kan afslaan en zal snel een wachtrij ontstaan op de Kanaalweg. Dit heeft grote gevolgen voor de doorstroming en gezien de belangrijke functie van de Kanaalweg in het netwerk van Capelle en de stedelijke bereikbaarheid, zijn vertragingen en opstoppen hier niet gewenst. Door het toepassen van een middengeleider kan een links afslaande auto in deze middengeleider opstellen en wordt het doorgaande verkeer niet gehinderd. Ook voor het functioneren van deze middengeleider geldt dat het verkeersaanbod van en naar Oeverrijk niet te groot mag zijn (zodat verkeer alsnog stil komt te staan op de hoofdrijbaan) wat eveneens leidt tot een maximale omvang van 50 tot 60 woningen.

- Uitgaande van ontsluiting van zowel Oeverrijk als 's-Gravenweteringpark op de Kanaalweg, is het noodzakelijk beide aansluitingen tegenover elkaar te positioneren. Dit maakt de verkeerskundige situatie helderder en dus ook veiliger. Op die manier maken beide aansluitingen ook gebruik van dezelfde middengeleider en is de ruimtelijke impact (op de bebouwing langs de Kanaalweg) kleiner dan wanneer op twee locaties een brede middengeleider zou moeten worden toegepast.

Met als uitgangspunt dat de ontsluitingsweg voor Oeverrijk en 's-Gravenweteringpark tegenover elkaar moeten komen te liggen valt een locatie aan het zuidelijke gedeelte van de Kanaalweg af, omdat 's-Gravenweteringpark daar niet aan de Kanaalweg grenst, de gemeente heeft in dit zuidelijker gebied ook geen bezit van bestaande panden. Een ontsluitingsweg over de kavels ten noorden van het plangebied is ook geen optie omdat de kruising dan volgens wegontwerpnormen te dicht komt te liggen bij het bestaande verkeerslicht op de kruising tussen de Capelseweg/ Kanaalweg en de Bermweg.

Blijft over de een ontsluitingsweg over de percelen van Kanaalweg 55-59 of over de percelen direct ten zuiden daarvan, Kanaalweg 39-53, die momenteel in gebruik zijn door Capelle Werkt als kringloopwinkel.

Gekozen is voor een ontsluitingsweg over de percelen Kanaalweg 55-59. Dit is voor Oeverrijk qua stedenbouwkundige kwaliteit aantrekkelijker. Hoe noordelijker de entree, des te kleiner is de potentiële hoeveelheid moeilijk in te richten restruimte in de noordoost hoek van Oeverrijk, aan de noordzijde van de ontsluitingsweg. De stedenbouwkundige invulling van Oeverrijk zelf houdt hierdoor veel ruimte over voor een hoogwaardige ontwikkeling.

Daarnaast zorgt de realisatie van een middengeleider op de Kanaalweg uiteraard voor een wat groter ruimtebeslag dan een kruising zonder middengeleider, de weg wordt wat breder. De panden aan de overzijde van de Kanaalweg met huisnummers 44 t/m 50 zullen in het kader van de ontwikkeling 's-Gravenweteringpark worden gesloopt. Hierdoor ontstaat ruimte voor de middengeleider. Wanneer voor een zuidelijker variant gekozen zou worden zou de wegverbreding ingepast moeten worden tussen bestaande, te behouden bebouwing. Deze zouden hiermee dicht op de weg komen te liggen en er blijft hiermee minder dan wel te weinig ruimte over voor trottoirs.

Onder de beschreven voorwaarden kan op deze locatie een goede ontsluiting van Oeverrijk en de achterzijde van de westelijke percelen aan de Kanaalweg worden gerealiseerd.

2.2 Ruimtelijke analyse huidige situatie

Op het moment van schrijven bevinden zich in het plangebied drie bedrijfs-/ woonpanden. Op de Kanaalweg 55 is de winkel 'Electronica Service Capelle' gevestigd, in Kanaalweg 57 en 59 zit 'Twigt Interieur & Kleur'. De bovenverdiepingen van de panden van Twigt worden verhuurd als woonappartementen. Het achtererf behoort in zijn geheel bij Kanaalweg 55. Het terrein is vrijwel geheel verhard en er zijn enkele bijgebouwen gevestigd. Op de achterzijde van het perceel bevindt het uiteinde van een doodlopende sloot. Zie afbeelding 2.1. voor een luchtfoto in vogelvluchtperspectief.

Afbeelding 2.1 luchtfoto plangebied



Het plangebied vormt aan de voorzijde één ruimtelijk geheel met de overige bebouwing langs de Kanaalweg. De Kanaalweg is één van de belangrijkste ontsluitende wegen van Capelle aan den IJssel. De weg heeft dan een hoge verkeersintensiteit. De doorgaande verkeersstromen zijn dan ook zeer dominant voor de beleving van de Kanaalweg. De Kanaalweg heeft op dit moment geen eenduidige uitstraling qua bebouwing, gevels en reclames.

In de huidige situatie is Oeverrijk een veenweide gebied, in de huidige planologische situatie is dit gebied bestemd als woonwijk waar 80 woningen mogen worden gerealiseerd.

2.3 Gewenste situatie

De nieuwe weg maakt de ontsluiting van Oeverrijk en de achterzijde van de kavels aan de Kanaalweg mogelijk.

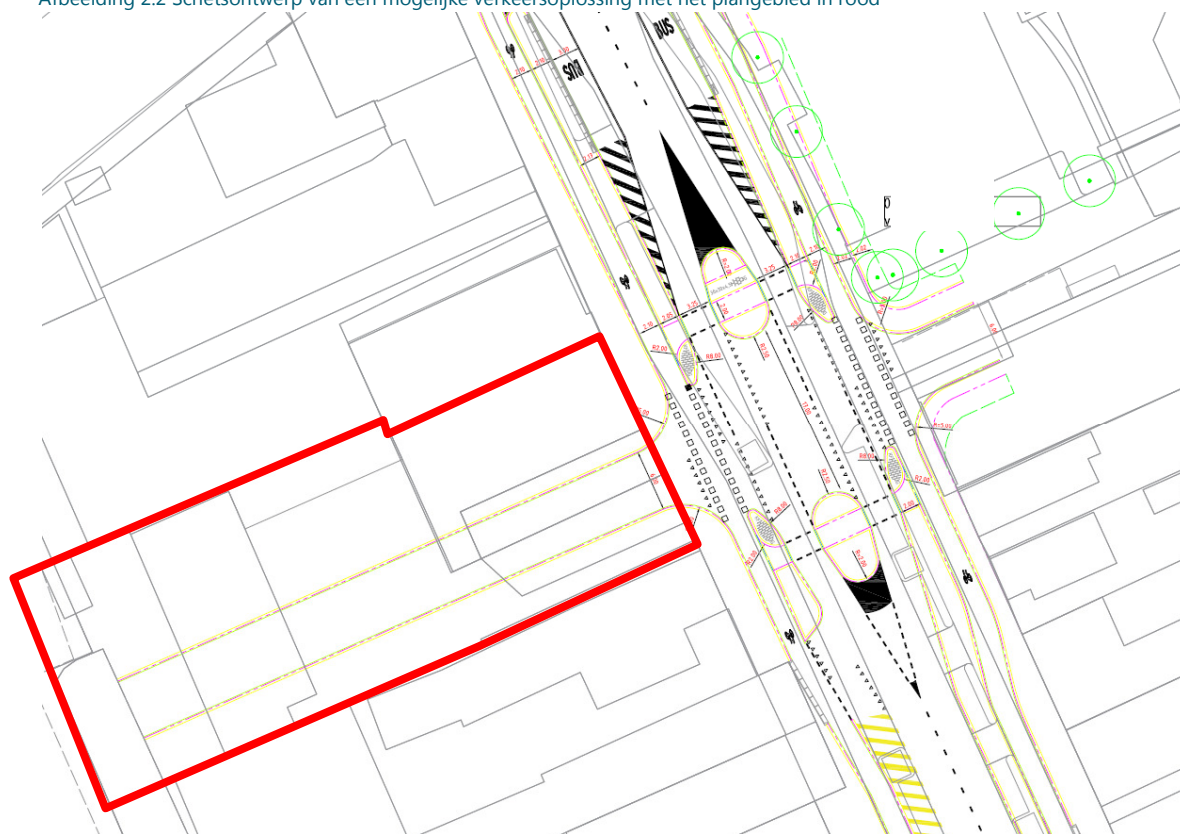
Het historische slagenlandschap vormt bij Oeverrijk de basis van de nieuwe ontwikkeling en wordt overal beleefbaar. Mensen wonen hier straks met respect voor de natuur en de omgeving in een kleinschalig en uitnodigend 'woonlandschap'. De woningen worden ruim opgezet in het groen, hebben geen eigen tuin en slechts zeer beperkte zichtbare ruimte voor de auto. Daardoor staan ze als het ware 'met de voeten in het landschap'. Om het oorspronkelijke karakter van het gebied (het slagenlandschap) te waarborgen voor de

toekomst, speelt innovatie een grote rol. Dit is noodzakelijk gezien het natte karakter van het landschap. In het gebiedspaspoort Oeverrijk zijn de ambities en spelregels opgeschreven.

De kavels aan van de Kanaalweg, richting Oeverrijk, hebben een flinke diepte (circa 60 meter), en zijn veelal ingericht als parkeerplaats om aan de parkeerbehoefte van de voorzieningen aan de Kanaalweg te voldoen, of er zijn bijbehorende bedrijfspanden gevestigd.. De ontwikkeling van Oeverrijk tot groene woonlocatie biedt kansen om deze achterzone tegelijkertijd aan te pakken. Het moet mogelijk worden om op de bestaande bedrijfskavels, woningen te ontwikkelen. Om richting te geven aan deze herontwikkeling wordt een gebiedspaspoort Kanaalweg opgesteld, waarin de ambities en spelregels voor de woningbouw worden beschreven. Het streven is een kleinschalig en divers karakter van de bebouwing. Op die manier ontstaat een aantrekkelijke uitstraling die past bij de omgeving. De woningen in deze achterzone worden ontsloten via een nieuwe straat die aantakt op de ontsluitingsweg Oeverrijk. Hieraan vindt ook het parkeren voor de woningen en bedrijven plaats.

In het kader van de gebiedsvisie Landelijk Capelle wordt de Kanaalweg heringericht tot een 'entree van de stad' en als entree van het landelijk gebied. De Kanaalweg moet een aantrekkelijke stadslaan worden met routes naar het omliggende landschap. In twee fasen moet het langsparkeren plaatsmaken voor groen, wat de uitstraling en, door het ontbreken van parkeerbewegingen, de doorstroming ten goede komt. Een deel van de parkeerplaatsen kan langs de nieuwe ontsluitingsweg naar Oeverrijk worden gerealiseerd. Zoals in paragraaf 2.1. aangegeven wordt in de Kanaalweg een nieuwe kruising met middengeleider gerealiseerd waar de ontsluitingswegen van Oeverrijk en 's-Gravenweteringpark op de Kanaalweg aantakken. Afbeelding 2.2. laat een schetsontwerp zien hoe een dergelijke kruising er mogelijk uit kan komen te zien.

Afbeelding 2.2 Schetsontwerp van een mogelijke verkeersoplossing met het plangebied in rood



Dit bestemmingsplan wordt dus opgesteld ter realisatie van de weg die de ontsluiting van Oeverrijk en de achterkant van de Kanaalweg mogelijk maakt. De weg wordt over het plangebied circa 60 meter lang en krijgt 2 rijstroken. De in het plangebied aanwezige sloot wordt gedempt.

Het schetsontwerp dat is weergegeven in afbeelding 2.1. geeft een *mogelijke* invulling hiervan. Het is echter zeker nog niet in beton gegoten dat de weg er precies zo uit komt te zien, als op deze schets. Het ontwerp toont wel aan dat in het plangebied een goede verkeersafwikkeling mogelijk is. Om de flexibiliteit te behou-

den krijgt het gehele plangebied een verkeersbestemming, waarin naast wegen ook fietspaden, trottoirs, groen en water mogelijk is. Zodra het definitieve ontwerp van de weg vastgesteld is, kan eventueel in het kader van de ontwikkeling van de Kanaalweg de 'restruimte' in het plangebied met een nieuwe planologische procedure herbestemd worden voor andere functies.

RUIMTELIJK BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale belangen zijn opgenomen in de AMvB Ruimte, die met de structuurvisie in procedure is gebracht.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Het Rijk wil de beperkte beschikbare middelen niet versnipperen. Het investeert dáár waar de nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports inclusief de achterlandverbindingen. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen zoekt het Rijk samenwerking met marktpartijen en andere overheden.

Door het nationale karakter van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de kleine schaal van onderhavig plan, heeft dit bestemmingsplan nauwelijks raakvlakken met dit nationaal beleid. Het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Oeverrijk is in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat de juridische kaders voor ondermeer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Rijksbelangen werken nu veel directer door in de ruimtelijke plannen van andere overheden, dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke druk.

Door het nationale karakter van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening heeft dit bestemmingsplan nauwelijks raakvlakken met dit nationale juridische kader. Het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Oeverrijk is in overeenstemming met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De provincie heeft de taak om op (boven)regionaal niveau te sturen op de inrichting en de ruimtelijke kwaliteit van verschillende functies. Dat doet zij met de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening ruimte 2014, het Programma Ruimte, en het Programma Mobiliteit. De Actualisering 2016 van de VRM is op 14 december 2016 vastgesteld door Provinciale Staten en op 12 januari 2017 in werking getreden.

Met de Visie Ruimte en Mobiliteit richt de provincie zich op het op orde brengen, beter benutten en verder opwaarderen van de bovenlokale netwerken, landschapsstructuren en verstedelijkingspatronen. De huidige fysieke situatie en de lopende en beoogde projecten in het mobiliteitsnetwerk vormen het vertrekpunt voor de provincie. De behoefte van de gebruikers staat centraal in het provinciale beleid voor ruimte en mobiliteit. Het aanbod moet zijn afgestemd op hun vraag. De provincie biedt een uitnodigend perspectief aan markt, samenleving en mede-overheden, ook nu investeringsmiddelen schaars zijn.

3.2.2 Programma Ruimte (2014)

In het Programma Ruimte is door de provincie het strategische beleid uit de visie doorvertaald naar operationeel beleid en is aangegeven welke mix aan instrumenten de provincie voornemens is om in te zetten en aan wil bieden om deze doelen te realiseren.

De provincie zet in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente hier een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Het plangebied maakt onderdeel uit van het bestaand stads- en dorpsgebied.

Het plan maakt de ontsluitingsweg naar oeverrijk mogelijk). Het Programma Ruimte staat de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg.

3.2.3 Verordening Ruimte (2014)

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. Met de verordening richt de provincie zich op doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid. De verordening bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. Ten aanzien van voorliggend bestemmingsplan zijn de volgende artikelen relevant.

Artikel 2.1.1 lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking: Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
 3. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg voor Oeverrijk ter plaatse van de huidige panden aan de Kanaalweg 55 t/m 59. In 'de nieuwe handreiking' van de ladder van duurzame verstedelijking wordt een stappenplan aangegeven waarmee al dan niet aangetoond kan worden of de ontwikkeling in lijn is met de ladder voor duurzame verstedelijking¹.

¹ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/ontwikkelingen/ladder-duurzame/handreiking-ladder/>

De eerste stap van de handleiding gaat over de vraag welke functie mogelijk is, het gaat hierbij om een 'overige functie', niet zijnde wonen, winkels, kantoren of bedrijfsterreinen. Vervolgens komt de vraag naar voren of het plan voorziet in een 'stedelijke ontwikkeling', hierbij wordt aangegeven dat conform jurisprudentie¹ de realisatie van 'infrastructuur' niet als stedelijke ontwikkeling conform de terminologie van het Bestluit ruimtelijke ordening gezien wordt. Dit betekent dat de ladder van de duurzame verstedelijking verder niet doorlopen hoeft te worden en de ontwikkeling in lijn is met de ladder en daarmee de verordening ruimte.

Overigens maakt het bestemmingsplan wel stedelijk ontwikkelingen mogelijk, te weten Oeverrijk en de achterzijde van de Kanaalweg. Hiervoor wordt ladder doorlopen op het moment dat het planologische besluit voor deze ontwikkelingen wordt voorbereid. Het planologisch mogelijk maken van de ontsluitingsweg kan (theoretisch) ook los gezien worden van de realisatie van Oeverrijk en de achterzijde van de Kanaalweg. Het huidige, voor Oeverrijk vigerende bestemmingsplan, maakt immers al woningbouw mogelijk. De ontsluitingsweg zou hiervoor als ontsluiting kunnen dienen. Hierom wordt de ladder van de duurzame verstedelijking in het kader van het bestemmingsplan 'Ontsluitingsweg Oeverrijk' niet doorlopen voor Oeverrijk of de achterkant van de Kanaalweg.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2030-Parkstad naast economische motor (2013)

De gemeente Capelle aan den IJssel heeft op 10 juni 2013 een nieuwe structuurvisie vastgesteld. De structuurvisie 2030 biedt een kader voor toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze structuurvisie is het weergeven van de toekomstige inrichting van de gemeente in 2030. De structuurvisie dient als leidraad en toetsingskader voor toekomstige plannen en is voorzien van een (wettelijk verplicht) uitvoeringsprogramma.

In de structuurvisie is de ambitie vastgelegd dat Capelle aan den IJssel in 2030 een aantrekkelijke en duurzame parkstad is met een gedifferentieerd woonaanbod en veel groen en water. Het karakter van de Parkstad wordt bepaald door de groene randen van de stad, de groene hoofdstructuren in de stad en het groen en water midden in de woongebieden.

In de structuurvisie komen de ruimtelijke claims vanuit wonen, economie, verkeer en vervoer, buitenruimte, sport, recreatie, welzijn, onderwijs en zorg samen. Daarbij worden de hoofdlijnen geformuleerd en afgewogen en keuzen gemaakt.

De Capelseweg/ Kanaalweg wordt in de structuurvisie aangeduid als hoofdontsluiting. Aangegeven wordt dat de Capelseweg/ Kanaalweg niet veel extra verkeer aan kan. Omleiden via de Prins Alexanderlaan is geen goede oplossing omdat de Capelseweg voor de weggebruikers de snelste route van en naar de A20 is. Het verbreden van de weg is geen optie, onder andere omdat er geen ruimte is op de Kanaalweg en dit een barrièrewerking vormt tussen het oostelijke en westelijke gedeelte van de stad. Maatregelen zullen gericht moeten zijn op het optimaliseren van de kruispunten.

In hoofdstuk 8 van de structuurvisie wordt ingegaan op de ruimtelijke opgaven. De ontwikkellocatie Oeverrijk wordt hierbij samen met 's Gravenweteringpark, Capelseweg-Bermweg en Tennispark 's Gravenweg als 'kansgebied Landelijk Capelle' bestempeld. Voor dit gebied is een overkoepelende gebiedsvisie ontwikkeld.

De realisatie van de ontsluitingsweg Oeverrijk is een maatregel die rechtstreeks voortkomt uit het uitvoeringsprogramma van de Gebiedsvisie en het gebiedspaspoort Oeverrijk (zie volgende paragrafen) daarmee vloeit het bestemmingsplan voort uit het doornet de structuurvisie ingezette beleid.

3.3.2 Gebiedsvisie Landelijk Capelle (2017)

De Gebiedsvisie Landelijk Capelle is op 13 november 2017 door de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel vastgesteld.

¹ Uitspraak 201400570/1/R6

In de Structuurvisie is afgesproken om voor enkele gebieden in Capelle een gebiedsvisie te maken. Na de gebiedsvisie van Centraal Capelle is begin 2016 gestart met deze ruimtelijke (toekomst)visie voor dit landelijke deel van Capelle. Een gebiedsvisie beschrijft de ambities voor de toekomst van het gebied en de maatregelen die nodig zijn om die ambities te bereiken. In samenspraak met bewoners, ondernemers en partners zijn vijf opgaven voor Landelijk Capelle gedefinieerd:

1. Laat meer Capellenaren genieten van natuur en historie;
2. Zet in op fietsvriendelijke en veilige wegen in het landelijke gebied;
3. Werk samen aan een aantrekkelijke Kanaalweg;
4. Versterk het bijzondere karakter van het winkelgebied aan de Bermweg;
5. Ontwikkel met aandacht voor landschap en historie.

De gebiedsvisie voor Landelijk Capelle is gemaakt in de vorm van een reisgids en een uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma zijn concrete acties samengevat inclusief planning en begroting.

Een van de projecten die in het uitvoeringsprogramma genoemd wordt is het ontwikkelen van Oeverrijk. Op de locatie Oeverrijk wordt een kleinschalig en uitnodigend 'woonpark' gerealiseerd van maximaal 30 woningen.

Een ander project is het versterken van de Kanaalweg als entree van de stad. Hierin staat dat nieuwbouwlocatie Oeverrijk via de Kanaalweg ontsloten wordt. De nieuwe ontsluitingsweg komt recht tegenover de ontsluiting naar 's-Gravenweteringpark te liggen. Dit is noodzakelijk om gebruik te kunnen maken van dezelfde middengeleider, zodat het verkeer veilig afgewikkeld wordt. De Kanaalweg versterken houdt ook in dat aan de achterzijde van de Kanaalweg richting Oeverrijk, het mogelijk gemaakt wordt om op de bestaande bedrijfskavels woningen te ontwikkelen.

Het bestemmingsplan 'Ontsluitingsweg Oeverrijk' maakt deze ontsluiting van Oeverrijk en de achterzijde van de Kanaalweg planologisch mogelijk en komt dus rechtstreeks voort uit de gebiedsvisie.

3.3.3 Gebiedspaspoort Oeverrijk

Gebiedspaspoort Oeverrijk is gezamenlijk met de Gebiedsvisie op 13 november 2017 door de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel vastgesteld. Gezamenlijk met betrokkenen heeft de gemeente de ambitie opgesteld voor het realiseren van de bijzondere en duurzame woonbuurt Oeverrijk in Landelijk Capelle. Deze ambitie is geen blauwdruk of een in beton gegoten plan, maar het beschrijft de kaders om de locatie verder vorm te geven.

Het historische slagenlandschap vormt bij Oeverrijk de basis van het ontwerp en wordt overal te beleven. Mensen wonen hier straks met respect voor de natuur en de omgeving in een kleinschalig, uitnodigend 'woonlandschap'. De woningen worden ruim opgezet in het groen, hebben geen eigen tuin en slechts zeer beperkt zichtbare ruimte voor de auto. Daardoor staan ze als het ware 'met de voeten in het landschap'. Om het oorspronkelijk karakter van het gebied (het slagenlandschap) te behouden voor de toekomst, speelt innovatie een grote rol. Dit is noodzakelijk gezien het natte karakter van het landschap. Samenvattend: een bijzondere buurt waar historie, natuur, innovatie en wonen samenkomen. In het gebiedspaspoort staan de ambities en de spelregels voor de ontwikkeling van Oeverrijk.

Het plangebied van het bestemmingsplan is in het gebiedspaspoort 'Oeverrijk' gereserveerd voor 'auto ontsluiting', zie afbeelding 3.1.

Afbeelding 3.1 uitsnede gebiedspaspoort Oeverrijk



Hiermee is bestemmingsplan 'ontsluitingsweg Oeverrijk' in lijn met het gebiedspaspoort Oeverrijk.

SECTORALE ASPECTEN

4.1 Milieu effect rapportage

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

In het Besluit milieueffectrapportage blijkt uit bijlage onderdeel D.1.2 dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg slechts m.e.r. (beoordelings) plichtig is voor zover het een weg van minimaal 4 rijbanen betreft. Hier is bij de ontsluitingsweg Oeverrijk geen sprake van, zeker ook omdat in de huidige bestemming al verkeersdoeleinden gerealiseerd kunnen worden (mits ten dienste staan aan de gemengde bestemming)

Zoals in paragraaf 3.3.3. van dit rapport naar voren kwam is de realisatie van de weg conform de terminologie uit het Bro geen stedelijk ontwikkelingsproject, ook in de zin van het Besluit milieueffect rapportage is dit niet het geval. Bijlage D11.2 van het besluit mer is daarom niet van toepassing.

Voor dit bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r. Ook is voor dit bestemmingsplan geen vormvrije mer-beoordeling nodig.

4.2 Geluid

Om de akoestische situatie heeft bureau Peutz onderzoek uitgevoerd naar het geluid in de omgeving ten gevolge van wegverkeer na realisatie van de geprojecteerde ontsluitingsweg Oeverrijk. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het rapport 'Bestemmingsplan Ontsluitingsweg Oeverrijk Capelle aan den IJssel Geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer' die is opgenomen in bijlage II.

voor de ligging van de ontsluitingsweg zijn 2 opties beschouwd:

- optie 1: tweebaansweg in het midden van het plangebied;
- optie 2: twee enkelbaanswegen aan de noord- en zuidzijde van het plangebied.

Deze 2e optie kan gezien worden als een worst case benadering waarmee aangetoond kan worden dat vanuit akoestisch oogpunt de weg overal binnen het bestemmingsplan geprojecteerd kan worden.

Vanwege de toe te passen maximum snelheid van 30 km/u op de ontsluitingsweg zijn de geluidgrenswaarden van de Wet geluidhinder (Wgh) niet van toepassing. Doel van het onderzoek is om in het kader van de ruimtelijke ordening de optredende geluidbelasting ten gevolge van de ontsluitingsweg ter plaatse van de bestaande en nieuwe woonbestemmingen te bepalen en deze te toetsen aan de richtwaarden voor het akoestisch woon- en leefklimaat.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de optredende geluidbelasting ten gevolge van de ontsluitingsweg ter plaatse van de bestaande woonbestemmingen ten hoogste 48 dB bedraagt voor optie 1. Voor optie 2 bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de ontsluitingsweg ter plaatse van de bestaande woonbestemmingen ten hoogste 50 dB. Ter plaatse van de nieuwe woonbestemming in Oeverrijk bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 41 dB voor optie 1 en ten hoogste 40 dB voor optie 2. Ter plaatse van de be-

staande woonbestemmingen wordt de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer bepaald door het wegverkeer op de Kanaalweg.

Door het verkeer op de ontsluitingsweg volgens optie 1 wordt de geluidbelasting met ten hoogste 0,3 dB verhoogd ten opzichte van de geluidbelasting ten gevolge van de Kanaalweg. Door het verkeer op de ontsluitingsweg volgens optie 2 wordt de geluidbelasting met ten hoogste 0,5 dB verhoogd. Hiermee wordt geconcludeerd dat de realisatie van de ontsluitingsweg volgens beide opties een verwaarloosbaar effect heeft op het akoestisch woon- en leefklimaat.

4.3 Verkeer en parkeren

In paragraaf 2.1. van dit rapport is de nut en noodzaak van de te realiseren ontsluitingsweg aangetoond. Hierin is met name ingegaan op de verkeerskundige aspecten. De conclusie hiervan is dat onder de beschreven voorwaarden op deze locatie een goede ontsluiting van Oeverrijk en de achterzijde van de westelijke percelen aan de Kanaalweg kan worden gerealiseerd.

De beoogde bestemming van het gehele plangebied is 'verkeer - verblijfsgebied'. Deze functie heeft zelf geen verkeersaantrekkende werking met bijbehorende parkeerplaatsen. Wel is het mogelijk dat in het plangebied parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten behoeve van de ontwikkelingen in Oeverrijk en/ of de Kanaalweg.

4.4 Bedrijven en milieuhinder

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'.

Het plangebied krijgt in zijn geheel de bestemming 'verkeer - verblijfsgebied', binnen deze bestemming is geen nieuwe bedrijvigheid toegestaan, ook zijn milieugevoelige functies niet toegestaan. Het aspect milieuhinder bedrijven staat de beoogde ontwikkeling dus niet in de weg.

4.5 Bodem

De gemeente moet op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek doen naar de bestaande toestand en deze toetsen aan de wenselijke toestand. Met het voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuwe toegangsweg mogelijk gemaakt.

De gemeente Capelle aan den IJssel beschikt over een bodemkwaliteitskaart waarbij voor het gemeentelijk grondgebied achtergrondwaarden zijn vastgesteld. Het plangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszone "wonen", waarbij in de bovengrond lichte verontreinigingen worden verwacht met zink en PAK.

Delen van de Bermweg en 's-Gravenweg zijn niet opgehoogd en zijn veelal licht- tot matig verontreinigd. Het betreffen oude bebouwingslinten waar bedrijfsmatige bedrijvigheid hebben plaatsgevonden. De overige wegen zijn wel opgehoogd. In de omgeving van de Kanaalweg is de ontgravingsklasse bepaald op wonen.

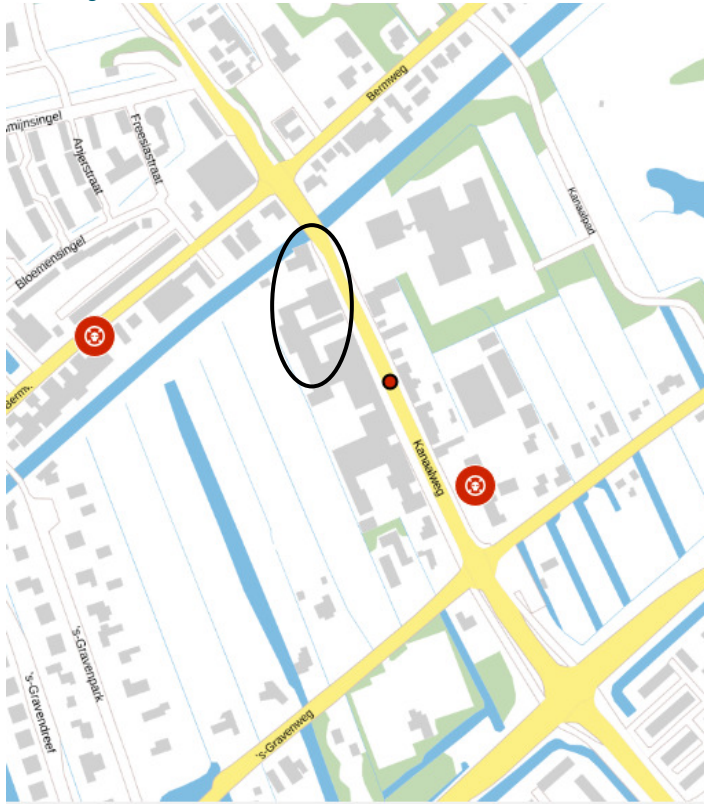
Voorafgaand aan de start van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg wordt een verkennend bodemonderzoek (NEN5740) uitgevoerd. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek kan de milieuhygiënische kwaliteit en de mogelijke hergebruik- en afzetmogelijkheden van eventueel vrijkomende grond vast worden gesteld.

Ten aanzien van mogelijke verontreinigingen, zowel tijdens de aanlegfase als gebruiksfase kan worden gesteld dat deze in principe geen negatieve invloed hebben op de bodemkwaliteit. Dit zullen namelijk nieuwe gevallen van bodemverontreiniging betreffen die volgens het huidige bodembeleid vallen onder de zorgplicht.

4.6 Externe Veiligheid

Voor Externe Veiligheid zijn onder meer de aanwezigheid van inrichtingen, het vervoer van gevaarlijke stoffen en eventueel hogedrukgasleidingen belangrijk.

Afbeelding 4.1 uitsnede risicokaart



Het plangebied valt niet binnen de invloedssfeer van inrichtingen die onder het Besluit externe veiligheid inrichting (BEVI) vallen. Op ruime afstand liggen twee tankstations zonder LPG installatie. De risicocontouren liggen ver van het plangebied vandaan.

De Abram van Rijckevorselweg en de Kanaalweg zijn niet aangewezen als route gevaarlijke stoffen. Ook ligt het plangebied ver van het spoor af. Voor wat betreft de hogedrukgasleidingen geldt hetzelfde.

In de omgeving van het plangebied liggen geen risicocontouren op basis waarvan een beoordeling van het persoonsgebonden risico of het groepsrisico noodzakelijk is.

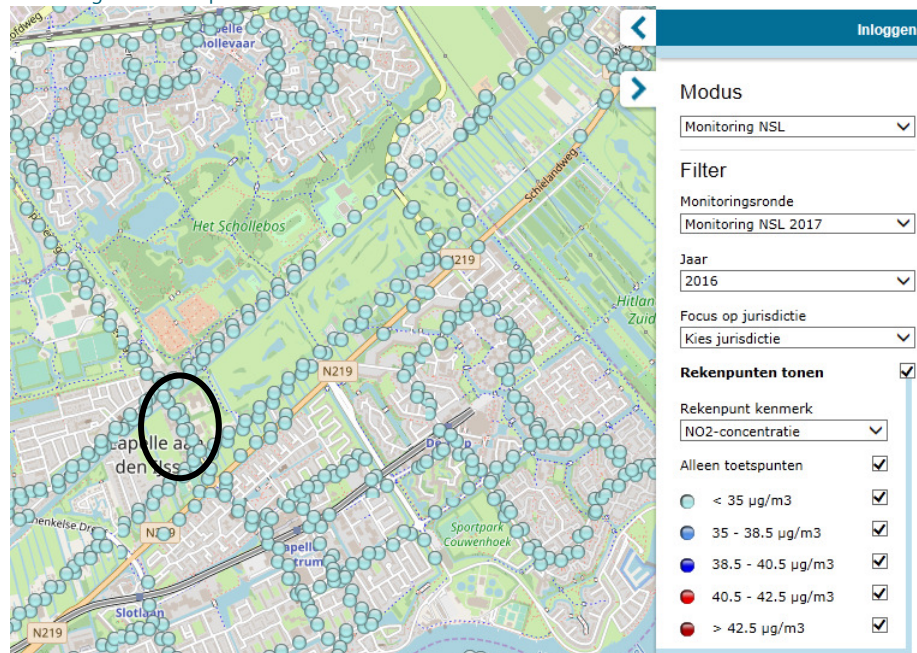
4.7 Kabels en leidingen

In het plangebied komen geen planologisch relevante kabels en leidingen voor.

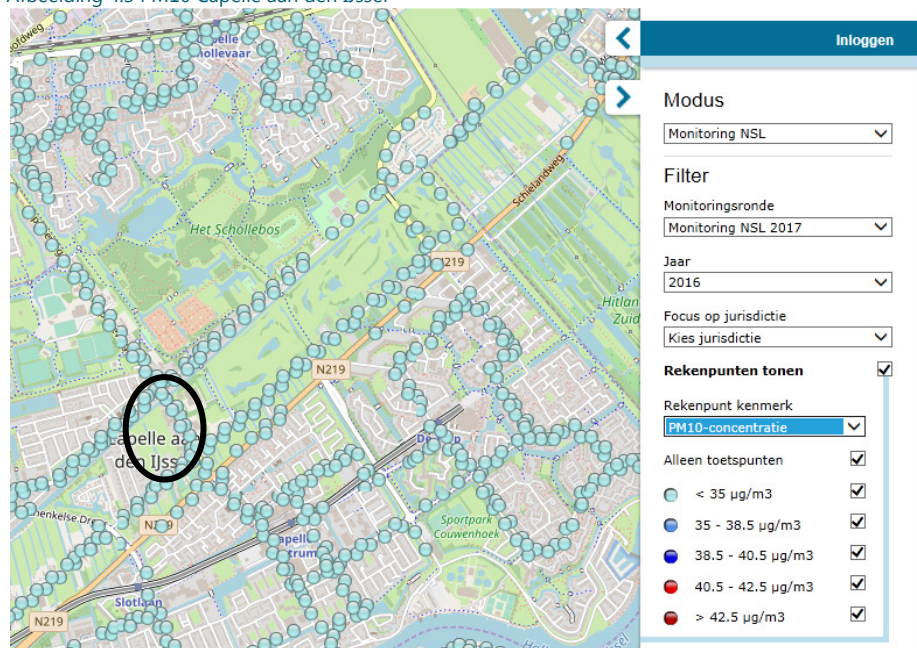
4.8 Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet milieubeheer gelden normen voor luchtkwaliteit die bij ruimtelijke plannen in acht genomen moeten worden. Uit de monitoringsrapportage voldoet de Kanaalweg aan de normen van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Afbeelding 4.2 NO2 Capelle aan den IJssel



Afbeelding 4.3 PM10 Capelle aan den IJssel



Uit de Monitoringstool blijkt dat de Kanaalweg ruimschots aan de normen voor NO₂ en PM₁₀ voldoet.

Voor kleine ruimtelijke plannen en verkeersbesluiten die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit is een rekentool ontwikkeld door het ministerie (NIBM-tool).

Afbeelding 4.4 Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		330
Aandeel vrachtverkeer		0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,27
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit deze berekening met de NIBM tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ en PM₁₀) niet overschrijdt. Het project wordt dan beschouwd als een NIBM project en nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet nodig.

4.9 Water

4.9.1 Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf. Ook is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap in het kader van de gebiedsvisie Landelijk Capelle en het gebiedspaspoort Oeverrijk. Bij concretisering van de plannen blijft het Hoogheemraadschap nauw betrokken, vooralsnog heeft zij nog geen bezwaren geuit.

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het Hoogheemraadschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Hoogheemraadschapsbeleid

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan 2016-2021 'Met mensen en water', de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het waterbeheerplan bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer

van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard. Met het nieuwe Waterbeheerplan staat het HHSK voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Per 1 januari 2016 is de geactualiseerde Keur in werking getreden. De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Capelle aan den IJssel heeft in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard onder andere het 'deelwaterplan Middelwatering en Oostgaarde' opgesteld. Het waterplan beschrijft een samenhangend strategisch beleid voor het beheer van het watersysteem voor Middelwatering en Oostgaarde. Met het (gehele) waterplan streeft de gemeente naar een robuust watersysteem van voldoende kwaliteit met een aantrekkelijke uitstraling dat aansluit bij de natuurlijke omstandigheden op en om het grondgebied van de gemeente Capelle aan den IJssel.

Voor de verschillende waterthema's wordt in het deelwaterplan een korte beschrijving gegeven van de hoofd- en subdoelstellingen, zoals verwoord in het visiehoofdstuk van het deelwaterplan. Vervolgens wordt toegelicht hoe deze doelstellingen binnen het deelgebied zijn doorvertaald in een streefbeeld en welke oplossingsrichtingen worden aangereikt om hieraan verder invulling te gaan geven. Specifieke maatregelen voor de periode 2010 - 2015 die hieruit volgen zijn opgenomen in kaders. Hierbij is een onderverdeling gemaakt tussen:

- Inspanningen die vallen onder reguliere werkzaamheden en autonome ontwikkelingen;
- Maatregelen die worden gerealiseerd door mee te liften met ruimtelijke ontwikkelingen;
- Overige 'extra' maatregelen, die in het kader van dit waterplan worden verlangd.

Een nadere beschrijving van de maatregelen, inclusief prioritering en kostenverdeling zijn opgenomen in het deelwaterplan.

4.9.2 Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied ligt binnen het peilgebied Capelle a/d IJssel Peilgebied GPG-820, met een Vast peil: -2.46 m NAP. Aangezien het plangebied deel uitmaakt van reeds bestaand bebouwd gebied, hoeft het peil niet te worden aangepast.

Bodem en grondwater

Het plangebied bestaat van origine uit veengrond waarop ten behoeve van de bebouwing plaatselijk is opgehoogd met zand. In het stedelijk waterplan deelplan Middelwatering en Oostgaarde is aangegeven dat het plangebied een afwijkend grondwaterpeil heeft.

Waterkwantiteit

Het plangebied kent een klein stukje oppervlaktewater van circa 90 m². In algemene zin kan er worden geconcludeerd dat er in Capelle aan de IJssel sprake is van een te voedselrijk watersysteem met plaatselijk te lage zuurstofgehalten. Het doorzicht is echter doorgaans groter dan 40 cm en er is geen sprake van een te hoog chlorofyl-a gehalte. De voedselrijkdom komt vooral tot uiting in de plaatselijk hoge bedekking van kroos.

Veiligheid en waterkeringen

In het plangebied zijn geen beschermingsgebieden van waterkeringen.

Afvalwaterketen en riolering

Naar verwachting zijn de bestaande panden voorzien van een gemengd rioolstelsel.

4.9.3 Toekomstige situatie

Algemeen

Het bestemmingsplan maakt herontwikkeling van bebouwd gebied naar een verkeersbestemming mogelijk. Waar nu nog bebouwing staat wordt de ontsluitingsweg naar Oeverrijk gerealiseerd. Hiervoor zal het aanwezige oppervlaktewater worden gedempt. Voor het bestemmingsplan is de watertoets uitgevoerd

op www.dewatertoets.nl zie bijlage III voor de resultaten. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenewaard krijgt conform de methodiek van de watertoets en in het kader van het wettelijk vooroverleg de gelegenheid om tijdens de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan haar zienswijzen kenbaar te maken.

Bodem en grondwater

De ontwikkeling vindt plaats in een al grotendeels verhard gebied. De ontwikkeling is niet van invloed op de bodem en het grondwater. In het gebiedspaspoort Oeverrijk is ook aangegeven dat het waterpeil niet aangepast mag worden.

Waterkwantiteit

Voor de realisatie van het bestemmingsplan zal het uiteinde van de sloot die op het achteraf van Kanaalweg 55 ligt gedempt worden, het gaat om een gebied van ca. 90 m². Ook biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid het gebied in zijn geheel te verharden waarmee een stukje onverhard gebied van ca. 100 m² verhard zou kunnen worden.

De mogelijkheden die het bestemmingsplan bieden moeten voor wat betreft het aspect waterkwantiteit in het licht van de gehele gebiedsontwikkeling Oeverrijk worden gezien. Het dempen en het vergroten van het verhardingsoppervlakte zullen in het gebied Oeverrijk worden gecompenseerd, conform de normen van het Hoogheemraadschap.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend Hoogheemraadschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Afvoer van het hemelwater op de ontsluitingsweg zal geïnfiltreerd worden dan wel op nabijgelegen oppervlaktewater worden geloosd.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het Hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het dempen van watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater.

Water en Waterstaat in het bestemmingsplan

Het gehele plangebied krijgt de bestemming 'verkeer - verblijfsgebied' waarin ook water is toegestaan. Er zijn in het plangebied geen waterstaatswerken die een speciale bescherming behoeven.

Conclusie

Omdat het dempen van de sloot en eventuele toename van verharding binnen Oeverrijk wordt gecompenseerd heeft het aspect waterkwantiteit geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding. Het plan heeft ook geen andere negatieve watergevolgen. Hiermee vormt het aspect water geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.10 Ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan moet onderzocht worden of de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In bijlage IV is de door Bureau Stadsnatuur opgestelde ecologische quickscan opgenomen, in deze paragraaf worden kort de resultaten hiervan weergegeven.

Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 van kracht, de wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en natuurgebieden. In de wet natuurbescherming worden gebieden beschermd en zijn drie categorieën soorten onderscheiden met een eigen beschermingsregime en daaraan gekoppelde verbodsbepalingen: vogels, habitatrichtlijnsoorten en overige soorten.

De provincie Zuid-Holland heeft verordeningen en beleidsregels opgesteld om uitvoering te geven aan de natuurbescherming, zie de quickscan in bijlage IV voor een beschrijving van het relevante provinciale beleid.

Methodiek

Op maandag 11 december 2017 is de locatie bezocht door een ecooloog van van Bureau Stadsnatuur. Tijdens het bezoek is op basis van expert judgement onderzocht:

- of het gebied potentie heeft als leefgebied van soorten met een beschermde status WnB;
- voor welke functies het onderzoeksgebied voor betreffende soorten in aanmerking komt;
- of vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van beschermde flora en fauna nodig is.

Daarnaast is op basis van beschikbare literatuur en onderzoeksresultaten in de omgeving beoordeeld of het aannemelijk is of beschermde soorten in de omgeving van het onderzoeksgebied voorkomen.

Resultaten

Er zijn geen beschermde natuurgebieden in (nabijheid van) het plangebied waar rekening mee gehouden moet worden bij de planvorming.

Bij het dempen van de sloot op het achtererf van het perceel moet de zorgplicht voor mogelijk voorkomende beschermde vissen in acht genomen worden.

Het plangebied biedt potentie als broedgebied voor jaarrond beschermde vogelsoorten en hun nesten. Ook is zijn in het gebied potenties voor vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen.

Gevolgtrekkingen

Vaste rust- en verblijfplaatsen van jaarrond beschermde vogels en vleermuizen mogen niet beschadigd, verstoord of weggenomen worden zonder ontheffing, hierom wordt nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfsplaatsen van jaarrond beschermde vogels en vleermuizen.

Als vaste rust- en verblijfsplaatsen van strikt beschermde soorten in het onderzoeksgebied worden aangetroffen moet een ontheffingsaanvraag worden opgesteld en ingediend. Hierbij wordt een activiteitenplan opgesteld waarin van een potentieel schadelijke handelingen het belang wordt beargumenteerd en wordt aangegeven welke mitigerende en/ of compenserende maatregelen ten gunste van de soort worden getroffen.

In hoofdstuk 2 van dit rapport is de nut en noodzaak van de realisatie van het ontsluitingsweg aangetoond. Aangetoond wordt dat deze realisatie van de weg een goede, kosteneffectieve en veilige oplossing is. Hiermee is het aannemelijk dat de mogelijk aan te vragen ontheffing vanuit groot openbaar belang en het belang van de openbare veiligheid verleend wordt. Uiteraard moeten in het geval van een ontheffingsaanvraag de benodigde mitigerende en/of compenserende maatregelen getroffen worden. De werkzaamheden voor de realisatie van dit plan mogen, in geval ontheffing nodig is, niet aanvangen voordat ontheffing verleend is en mitigerende en/ of compenserende maatregelen getroffen zijn.

Het aspect ecologie vormt, bij het correct uitvoeren van de vervolgstappen, geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.11 Archeologie en Cultuurhistorie

De Nederlandse bodem zit vol met archeologische waarden. Met de ondertekening van het Europese verdrag van Valletta in 1992, een verdrag over behoud en beheer van het archeologische erfgoed, hebben de lidstaten zich tot doel gesteld het bodemarchief te beschermen.

Met ingang van 1 september 2007 is het Verdrag van Valletta geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving door middel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz), waardoor het verdrag een juridisch fundament kreeg.

De gemeente Capelle aan den IJssel heeft op 20 september 2010 een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten vastgesteld, waaronder de Archeologische Waardenkaart Capelle aan den IJssel (AWK) en de Nota Archeologie. In de nota is onder andere de voorwaarde opgenomen, dat bestemmingsplannen voorzien moeten zijn van een archeologieparagraaf, planregels en een archeologische verbeelding.

Het archeologisch beleid van de gemeente waarborgt een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Doel van het archeologisch beleid is (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

Het bestemmingsplan sluit aan op de systematiek van de Archeologische Waardenkaart, waarin het gehele plangebied een middelhoge verwachting heeft. Zie afbeelding 4.5

Afbeelding 4.5 uitsnede AWK gemeente Capelle aan den IJssel, plangebied in rood



In het plangebied kunnen, bij graafwerkzaamheden in ongeroerde grond, archeologische resten worden verstoord. Daarom wordt een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen in het bestemmingsplan.

Er kunnen archeologische resten gevonden worden uit het Mesolithicum (8000-5300 voor Christus), het begin van het Neolithicum (5300-2000 voor Christus), de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen. Het plangebied maakt onderdeel uit van de verkaveling langs de 's-Gravenweg, waarvan bewoningssporen aanwezig zijn vanaf de 13e eeuw, direct gelieerd aan de locatie van de weg.

Conform de Archeologische verwachtingenkaart is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden nodig bij een grondroering dieper dan 0,5 meter en over een oppervlakte van 200 m² of meer.

Met in achtneming van het omgevingsvergunningstelsel is het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Oeverrijk in lijn met het vigerende (inter)nationale en gemeentelijk archeologiebeleid.

5

JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1 Wettelijk kader

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is geregeld dat alle nieuwe ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, digitaal moeten worden vervaardigd, met inachtneming van de daartoe wettelijk verplicht gestelde standaarden (thans SVBP2012, IMRO2012, STRI2012). Op die wijze zijn bestemmingsplannen onderling vergelijkbaar en ook digitaal uitwisselbaar. Ook de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is van belang voor bestemmingsplannen.

5.2 Opzet van de bestemmingsregeling

Eisen aan de verbeelding

Een bestemmingsplan moet voldoen aan de eis van rechtszekerheid. Dit betekent dat een bestemmingsregeling duidelijk en voor één uitleg vatbaar dient te zijn. In aansluiting hierop en in relatie tot de digitale verplichting verdient het de voorkeur zoveel mogelijk onderdelen van de regeling op de verbeelding zichtbaar te maken en de regels zo transparant mogelijk te houden.

Verder zijn de volgende eisen van toepassing:

- de ondergrond waarop de verbeelding is gebaseerd, geeft informatie over de actuele (kadastrale) situatie;
- op de verbeelding wordt met de bestemming en de aanduidingen aangegeven of, en zo ja welke bebouwing is toegestaan;
- op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen;
- de volgorde van de bestemmingen in het renvooi komt overeen met de volgorde zoals van de regels (alfabetisch).

De bestemming wordt door middel van hoofdletters aangeduid, zoals 'V-VB' voor 'Verkeer-Verblijfsgebied'.

Verantwoording planvorm en de gehanteerde bestemmingen

Het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Oeverrijk is opgesteld op basis van de gebiedsvisie Landelijk Capelle en gebiedspaspoort Oeverrijk. Het plan heeft de vorm een flexibel ontwikkelplan, de exacte ligging van de te realiseren ontsluitingsweg is immers niet vastgelegd en kan dus binnen het gehele plangebied gerealiseerd worden.

Het gehele plangebied heeft de bestemming 'verkeer – verblijfsgebied' gekregen. Het gehele plangebied kent daarnaast een dubbelbestemming Waarde - Archeologie II.

regels

Op grond van SVBP2012 hebben de hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen, de volgende vaste volgorde:

- In de Inleidende regels worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd en wordt de wijze van meten bepaald;
- In de Bestemmingsregels wordt eerst de enkelbestemming, en daarna de dubbelbestemming zoals die op de verbeelding voorkomen nader omschreven;
- De Algemene regels bevatten een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelbepaling of de algemene gebruiksregels;

- De Overgangs- en slotregels ten slotte geven overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

Ook bij de opstelling van een bestemmingsbepaling (Hoofdstuk 2 van de regels) moet een vaste volgorde gebruikt worden: Een bestemmingsregel behoeft niet alle voorgeschreven elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Daarnaast is in het Bro een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van het bestemmingsplan moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling.

Tot slot dienen de regels zoveel mogelijk aan te sluiten bij de modelregels voor bestemmingsplannen die onder andere ook voor andere bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel zijn gehanteerd. Hierom is ook gekozen voor de bestemming 'verkeer – verblijfsgebied' in plaats van de bestemming 'verkeer'.

5.3 Toelichting op de inleidende regels

Begrippen (Artikel 1)

De begrippen die in het bestemmingsplan gebruikt worden zijn in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten (Artikel 2)

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

5.4 De bestemmingen

Verkeer – verblijfsgebied (artikel 3)

Het gehele plangebied heeft de bestemming 'verkeer – verblijfsgebied' gekregen. Dit is conform systematiek van Capelle aan den IJssel waarbij alle 30 km/ uur wegen deze aanduiding krijgen. Binnen de bestemming mogen verblijfsgebied, wegen, voet- en fietspaden, parkeerplaatsen, groenvoorziening, water en bijbehorende voorzieningen.

Waarde - Archeologie 2 (artikel 4)

Het gehele plangebied kent daarnaast een dubbelbestemming Archeologie II, waarmee mogelijke archeologische waarden bij grondroerende activiteiten beschermd worden. Conform andere bestemmingsplannen in Capelle hebben de gronden, die een middel hoge archeologische verwachting hebben, Archeologie Waarde II gekregen.

5.5 Toelichting op de algemene regels

Deze algemene regels bestaan uit een aantal algemene, niet aan specifieke bestemmingen gekoppelde, bepalingen.

Anti-dubbeltelregel (Artikel 5)

Deze bepaling is ingevolge artikel 3.2.4 van het Bro vast voorgeschreven, hoewel voor dit bestemmingsplan eigenlijk niet van toepassing. Doel van deze bepaling is te voorkomen dat er meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld in het geval dat (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen. Om hiervan een voorbeeld te geven: binnen de bestemming Bedrijf mag een bepaald percentage van het bouwvlak worden bebouwd. Indien het absolute oppervlak (uitgedrukt in m²) niet is bereikt, kan door het aankopen van een stuk grond van het aangrenzend perceel extra bebouwing tot dit maximum worden gerealiseerd. De anti-dubbeltelregel voorkomt dat de overgedragen grond nog eens in de beoordeling van de bouwmogelijkheden op het oorspronkelijk deel erf kan worden betrokken.

Prioritering Regels (Artikel 6)

Dit artikel geeft een rangorde aan tussen de enkelbestemming en de dubbelbestemming

Algemene gebruiksregels (Artikel 7)

In dit artikel zijn verschillende vormen van verboden gebruik aangeduid die strijdig zijn met het plan.

Algemene afwijkingsregel (Artikel 8)

In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de bouwregels. Het gaat hier om de overschrijding van de bouwgrenzen, voor zover deze afwijkingen niet onder de regel 'algemene bouwregels' valt te scharen. Dit betreft bijvoorbeeld de bevoegdheid om af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages. Afwijking is overigens alleen mogelijk wanneer hiermee geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan aspecten als gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen.

5.6 Toelichting op het overgangsrecht en slotregels

In artikel 9 Overgangsrecht is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het plan geregeld. In lid 9.1 is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 9.2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen. De slotregel (artikel 10) beschrijft op welke wijze de regels aangehaald moeten worden.

5.7 Vergunningvrij bouwen

Naast de bouwbepalingen zoals opgenomen in dit bestemmingsplan gelden er per 1 november 2014 nieuwe regels met betrekking tot het vergunningvrij bouwen. Op basis hiervan kunnen bijvoorbeeld kleine gebouwen ten behoeve van een nutsvoorziening in afwijking van het bestemmingsplan worden gebouwd.

MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het opstellen van het gebiedspaspoort Oeverrijk en de gebiedsvisie Landelijk Capelle is een participatietraject gevolgd. Het gebiedspaspoort – dat ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan – is mede tot stand gekomen met de inbreng van omwonenden, ondernemers, bedrijvengeregen, makelaars en marktpartijen. Er zijn diverse bijeenkomsten en gesprekken geweest die waardevolle input hebben geleverd voor het gebiedspaspoort. Over het concept gebiedspaspoort heeft een inspraaktraject plaatsgevonden. In relatie tot de ontsluitingsweg Oeverrijk gingen de inspraakreacties over de zorg of de Kanaalweg, dat reeds een drukke toegangsweg tot Capelle is, de extra verkeersafwikkeling wel aan kan. Uit het verkeersonderzoek is gekomen dat ontsluiting mogelijk is, maar hierbij op de Kanaalweg wel een middengeleider aangelegd moet worden. Deze middengeleider wordt aangelegd. Daarnaast maakt ontsluiting via de Kanaalweg de ontwikkeling van de achterzijde van de Kanaalweg mogelijk. Hierdoor is het mogelijk uitritten van deze zijde van de Kanaalweg te verminderen, wat ten goede komt van de doorstroming.

Hierom is besloten af te zien van het ter visie leggen van een voorontwerp bestemmingsplan. De uitgangspunten van het bestemmingsplan zijn immers reeds gedeeld met alle belanghebbenden.

Sinds maart 2017 heeft de gemeente gesprekken gevoerd met alle eigenaren van de achterzijde van de Kanaalweg west. De achterzijde van de Kanaalweg kent minder eigenaren dan de voorzijde. Er is specifiek met deze groep gesproken vanwege het voorstel om aan de achterzijde van de Kanaalweg woningbouw toe te gaan staan. Deze woningbouw zou een mooie toevoeging zijn op de ontwikkeling bij Oeverrijk en biedt mogelijkheden om daarmee ook de voorzijde van de Kanaalweg te verbeteren. Aan alle eigenaren is ook de vraag gesteld of zij (indien die optie zich voordoet) bereid zijn hun eigendom te verkopen.

De eigenaren van de Kanaalweg 55 en 57-59 hebben in die gesprekken aangegeven hun eigendom te willen verkopen. Met de eigenaar van Kanaalweg 57-59 is mondeling overeenstemming bereikt om tot aankoop over te gaan.

6.2 Bestuurlijk overleg

In het kader van het bestuurlijk overleg is het ontwerp bestemmingsplan verzonden naar bestuurlijke partners. Uit het E-formulier van de provincie Zuid-Holland bleek dat hier geen provinciale belangen in het geding zijn, in telefonische afstemming werd dit bevestigd. Door het BOOR, Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, Tennet en de veiligheidsregio is aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft wel inhoudelijk gereageerd. In het ontwerp bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. De DCMR heeft aangegeven dat er geen (vormvrije) m.e.r.-beoordeling nodig is. De argumentatie hiervoor is als volgt:

‘Op 16 mei 2017 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Dit heeft als gevolg dat voor een vormvrij m e r -beoordelingsplichtig plan of omgevingsvergunning een apart besluit noodzakelijk is. In de betreffende paragraaf is betoogd dat er sprake zou zijn van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Echter, het wijzigen van de bestemming naar verkeersdoeleinden, is geen

stedelijke ontwikkeling in de zin van dit besluit. Een vormvrije mer-beoordeling is daarom niet nodig voor dit plan.'

Na afstemming met de DCMR is (§ 4.1. van) het bestemmingsplan hierop aangepast.

6.3 Zienswijzen

Van 21 december 2017 tot en met 31 januari 2018 lag het ontwerpbestemmingsplan ter inzage, een ieder kon in deze periode zienswijzen kenbaar maken. Van deze gelegenheid hebben drie appellanten gebruik gemaakt. De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In bijlage V is de nota van beantwoording zienswijzen opgenomen.

6.4 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6, sub i van het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan.

In bestemmingsplan 'Ontsluitingweg Oeverrijk' worden geen nieuwe bouwplannen mogelijk gemaakt, er is dus geen sprake van een bouwplan in de zin van het Bro. De gronden komen in de toekomst in eigendom van de gemeente. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet noodzakelijk.

De nieuwe ontwikkeling is economisch uitvoerbaar. De gronden die worden ontwikkeld zijn nog niet in eigendom van de gemeente, maar worden of minnelijk verkregen of onteigend. De kosten en baten van deze nieuwe ontwikkeling past binnen de kaders van de vastgestelde grondexploitatie. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid verzekerd.

Bijlage(n)

I

VERKEERSONDERZOEK

II

AKOESTISCH ONDERZOEK

III

WATERTOETS

IV

ECOLOGISCH ONDERZOEK



NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN