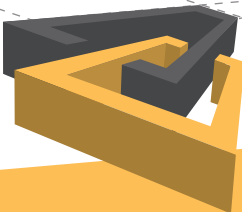


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

APPARTEMENTENCOMPLEX

REMBRANDTLAAN, BLEISWIJK

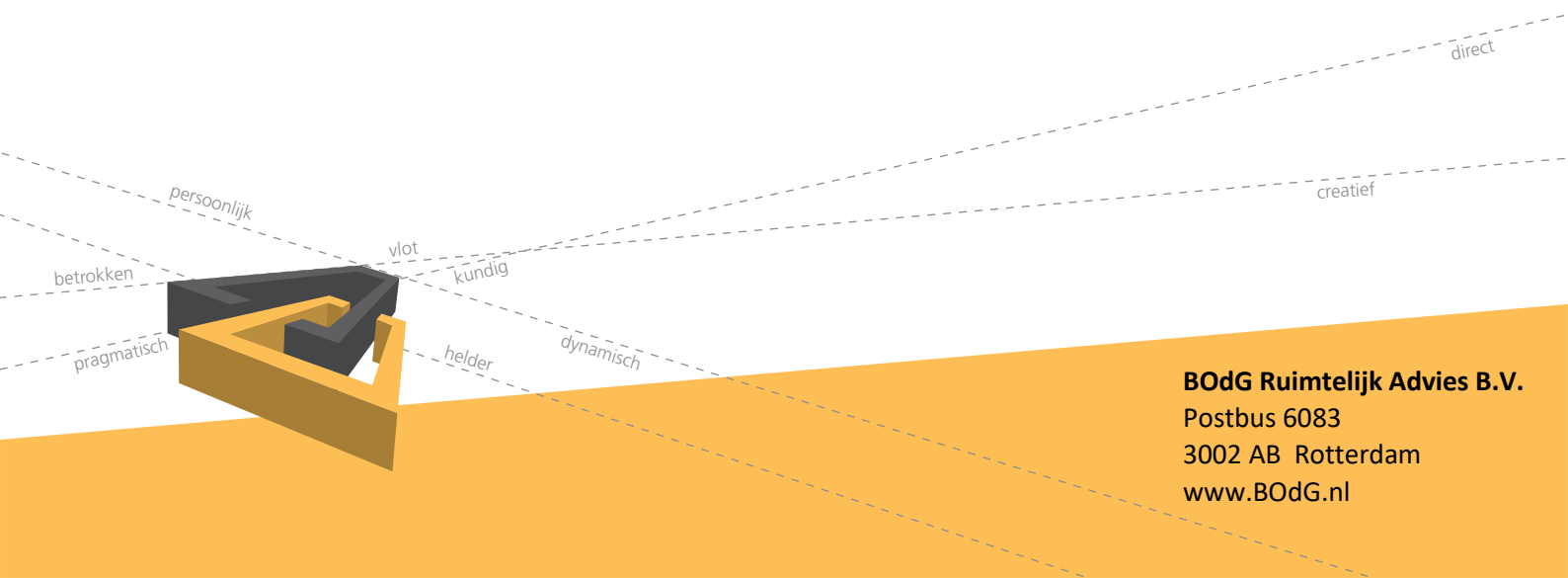


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

APPARTEMENTENCOMPLEX

REMBRANDTLAAN, BLEISWIJK

Datum	16 februari 2017
In opdracht van	Vastgoed Batenburg B.V.



BOdG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	11
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	15
3.1 Bestaande situatie	15
3.2 Projectbeschrijving	17
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	21
4.1 Water	21
4.2 Milieuzonering	23
4.3 Geluid.....	24
4.4 Luchtkwaliteit	25
4.5 Externe veiligheid	26
4.6 Bodem.....	28
4.7 Archeologie en cultuurhistorie	29
4.8 Flora en fauna	30
4.9 Duurzaamheid.....	32
4.10 Milieueffectrapportage.....	33
5. UITVOERBAARHEID.....	35
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	35
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	35
6. CONCLUSIE	37

BIJLAGE: **Projectkaart**
 Milieuonderzoeken (apart bijgevoegd)

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

In Bleiswijk is aan de Rembrandtlaan de Melanchthon Business School gevestigd. Deze school verhuist in de eerste helft van 2017 naar een nieuwbouwlocatie elders in Bleiswijk. Het huidige schoolgebouw komt daardoor leeg te staan. Dit biedt de mogelijkheid om aan de desbetreffende gronden een nieuwe invulling te geven. Vastgoed Batenburg is voornemens om het huidige schoolgebouw te slopen, zodat ruimte ontstaat voor realisatie van een 34 wooneenheden tellend appartementencomplex. Realisatie van dit complex past echter niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan “Kom Bleiswijk”. Om een omgevingsvergunning te kunnen verlenen ten behoeve van de aanleg en het gebruik, is het noodzakelijk om af te wijken van het bestemmingsplan. Dit document dient daartoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen aan de westzijde van de kern Bleiswijk. Het ligt ingeklemd tussen de Rembrandtlaan, ter hoogte van de kruising met de Vermeerstraat, en de N209 (Overbuurtseweg). Het projectgebied staat kadastraal bekend als Bleiswijk, sectie C, nummers 2785 en 4871. De omgeving van het projectgebied wordt voornamelijk gekenmerkt door de woonfunctie. Alleen direct ten noorden zijn enkele andere functies aanwezig. Zo bevindt zich ten noorden van het projectgebied de sporthal Rijnveen en een kerkgebouw van de Gereformeerde Kerk. De weg N209 vormt de begrenzing van de kom van Bleiswijk; de gronden ten westen van deze weg zijn voor agrarische doeleinden in gebruik.



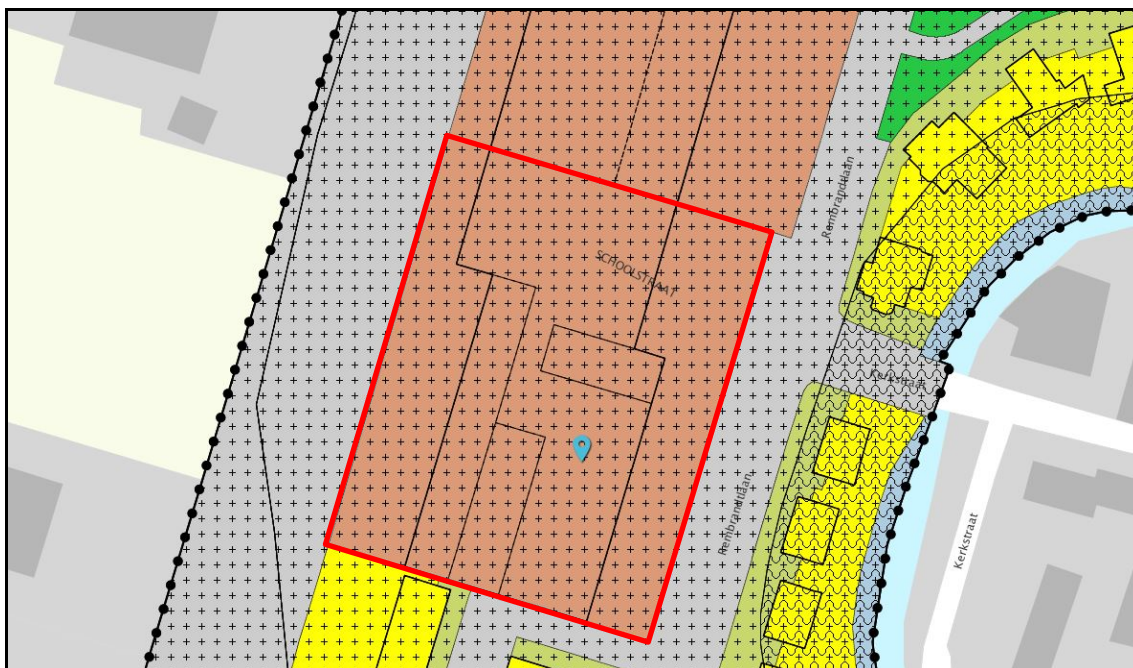
Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied (oranje omkaderd).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan “Kom Bleiswijk”. Dit plan is op 6 september 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland.

Het projectgebied bevindt zich geheel binnen de bestemming ‘Maatschappelijk’ (zie afbeelding 2). Deze gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, met daaraan ondergeschikt wegen en paden, tuinen en erven, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water. Het bouwen van hoofdgebouwen is alleen toegestaan binnen een op de verbeelding opgenomen bouwvlak, waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de aangegeven hoogte.

Voorts is een dubbelbestemming Waarde – Archeologie 1 van kracht. Hierbij geldt een onderzoeksplicht voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak van meer dan 50 m² en die dieper reiken dan 0,3 meter beneden maaiveld (zie ook § 4.7).



Afbeelding 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Kom Bleiswijk" (projectgebied rood omkaderd).

Realisatie van een appartementencomplex ter plaatse van het projectgebied is niet mogelijk, aangezien de geldende bestemming 'Maatschappelijk' de bouw van woningen niet toestaat. Daarnaast voldoet het voorziene complex niet aan de maximale bouwhoogte die ter plaatse van toepassing is. Ook de in het bestemmingsplan opgenomen algemene afwijkingsregels en/of wijzigingsregels bieden geen mogelijkheid voor de ontwikkeling van het gewenste appartementencomplex.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatie gebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Voor het hier beoogde project is artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo van toepassing. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd aangevraagd met alle andere voor het project benodigde omgevingsvergunningen, zoals die voor de activiteit 'bouwen'.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Bleiswijk en in het bijzonder die voor het project.

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt de visie de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Naast de in het Barro opgenomen nationale belangen is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Conclusie

De voorgenomen herontwikkeling is erop gericht om maximaal 34 wooneenheden binnen een bestaand woongebied mogelijk te maken. De voorgenomen ontwikkeling heeft daarbij geen nadelige invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. Daarnaast wordt voldaan aan de 'ladder' voor duurzame verstedelijking (zie § 2.4). Zo passen de woningen binnen de woningbouwvisie van de Stadsregio Rotterdam, die door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland is aanvaard (zie § 2.2). De locatie betreft bestaand stedelijk gebied, dat wordt herontwikkeld. Het gaat niet ten koste van agrarisch gebied of bestaand groen (parken) in het dorp.

Visie Ruimte en Mobiliteit en Programma Ruimte

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hier deel van uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie.

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord, dat operationeel is vertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het BSD gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteiten.

Het projectgebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Hierbij zijn in het Programma Ruimte vastgestelde totalen als behoefteraming per gebied opgenomen. De gemeente Lansingerland en daarmee de kern Bleiswijk maakt onderdeel uit van de Stadsregio Rotterdam, waarvoor in de periode 2012 - 2019 een behoefte wordt voorzien van 27.409 woningen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden deze door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele bestemmingsplannen. Voor de Stadsregio Rotterdam is sprake van een door het college van Gedeputeerde Staten aanvaarde woonvisie.

Naast het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking wil de provincie de ruimte beter benutten door in te zetten op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Verder is het projectgebied in de Structuurvisie aangemerkt als 'stads- en dorpsrand'. Het betreffen hier delen van een stad of dorp met een potentie voor een hoogwaardig en geliefd woonmilieu, doordat hier de genoegens van stedelijk en buiten wonen bij elkaar komen. De relatie tussen bebouwd gebied en landschap is afhankelijk van de karakteristieken van de bebouwingsrand en die van het aangrenzende landschap. Daarbij worden drie typen 'overgangskwaliteiten' onderscheiden. Het front (contrast), het contact en de overlap. Uitgangspunt bij ontwikkelingen aan dorpsranden is de contactkwaliteit. Ter hoogte van het projectgebied is hierbij sprake van de overgangskwaliteit 'front (contrast)'; door de aanwezigheid van de N209 gaat het specifiek om de kwaliteit 'wegfront'. Er is sprake van een scherpe rand tussen bebouwing en land, waarbij de bebouwing en het landschap niet met het gezicht naar elkaar zijn gekeerd. De grens tussen bebouwde kom en het buitengebied is scherp. Vormen van hoogbouw kunnen aan het karakter bijdragen.

Verordening ruimte 2014

De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014. Paragraaf 2.1 van de Verordening behandelt de regels voor de bebouwde ruimte en mobiliteit. De ladder voor duurzame verstedelijking speelt hierbij een belangrijke rol.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. De beoogde herontwikkeling van het projectgebied draagt hieraan bij. De voorziene woningen passen binnen de woningbouwbehoefte van de Stadsregio Rotterdam, die is aanvaard door het college van Gedeputeerde Staten. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de ladder voor duurzame verstedelijking (zie § 2.4) en draagt bij aan de versterking van de overgangskwaliteit 'front' zoals wenselijk in de stads- en dorpsranden. Geconcludeerd wordt, dat de herontwikkeling van het projectgebied past binnen het provinciaal beleid.

2.3

Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie Lansingerland: Op weg naar 2040

In augustus 2007 heeft het college van burgemeester en wethouders het initiatief genomen om een toekomstvisie te ontwikkelen. Deze visie heeft verschillende doelen. Door de toekomst van de gemeente vast te stellen vindt automatisch een afstemming van het beleid van de voormalige gemeenten Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs op elkaar plaats. Om tot een eenduidig beleid voor de gehele gemeente te komen is de tijdshorizon verder gelegd dan één of twee collegeperiodes. De toekomstvisie 2040 kan als voorbereiding gezien worden op de Structuurvisie. De toekomstvisie voor de gemeente Lansingerland laat zich in hoofdlijnen bepalen door de volgende accenten:

- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam met een eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

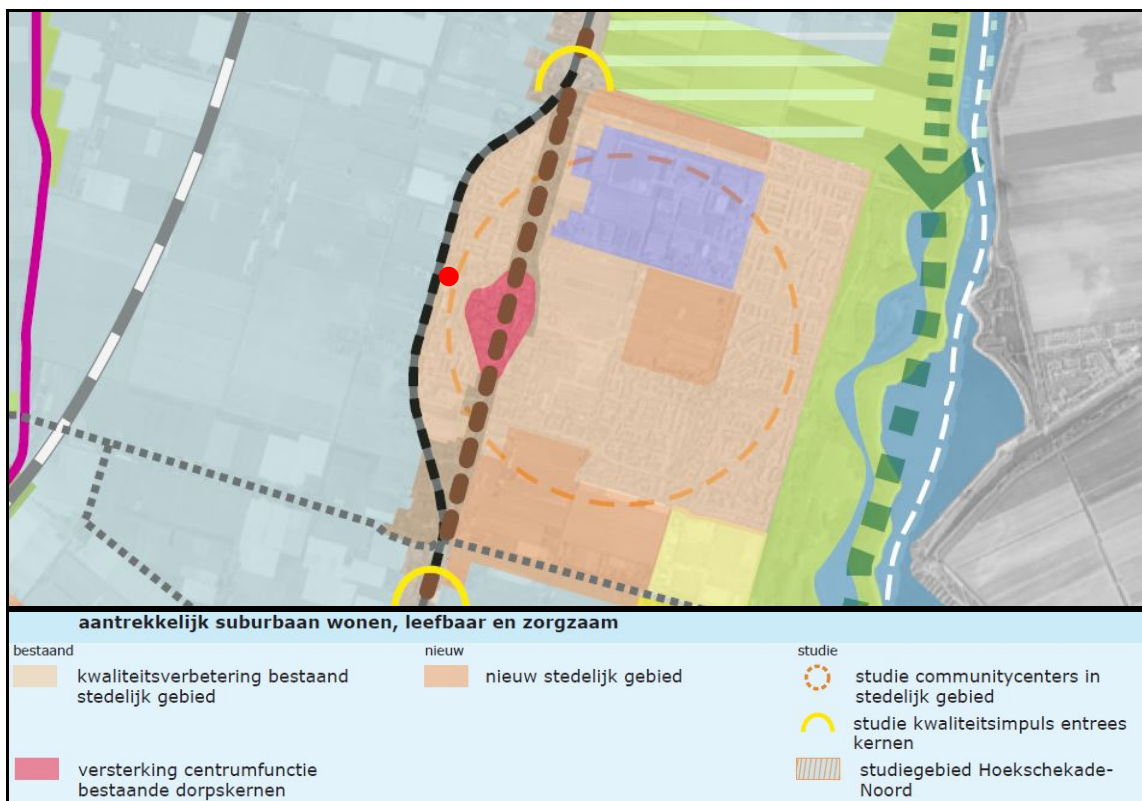
Met betrekking tot het aspect 'wonen' wordt in de toekomstvisie gesteld, dat tot 2025 nog zo'n 12.000 woningen aan de voorraad worden toegevoegd. Inmiddels is de periode opgerekt en wordt uitgegaan van 2030 waarin deze 12.000 woningen aan de voorraad worden toegevoegd. Het merendeel van deze woningen wordt gebouwd in de Vinex-wijken. De rest is voorzien op diverse andere plekken, waaronder aan de linten. Om de woningvoorraad nu en in de toekomst aan te laten sluiten op de bevolkingssamenstelling, is het wenselijk om de te bouwen woningen af te stemmen op de markt. Bij nieuwbouwprojecten dient daarbij nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de wensen van de belangrijkste doelgroepen. Hierbij wordt gedacht aan woningen in de goedkope sector, alsook voor senioren. Daarnaast vormen 'variatie' en 'diversiteit' de sleutelwoorden binnen de woningbouw; een mix aan woningtype zorgt ervoor dat iedereen een wooncarrière kan maken in de vertrouwde buurt of wijk. Na 2025 vindt geen grootschalige uitbreiding van de bebouwde kom meer plaats. De nadruk komt dan te liggen op vernieuwing van de woningvoorraad in bestaande wijken.

Structuurvisie Lansingerland

Op 18 februari 2010 heeft de gemeenteraad van Lansingerland de Structuurvisie 2025 vastgesteld. Deze visie geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2025 en een doorkijk naar de lange termijn. Bij de structuurvisie hoort een uitvoeringsprogramma, waarin wordt aangegeven op welke wijze de beoogde ontwikkelingsprojecten tot realisatie kunnen komen. Veel van de ontwikkelingen tot 2025 komen voort uit bestaand beleid. Voor een zeer belangrijk deel ligt de ruimtelijke structuur van Lansingerland dan ook al vast. Het document vormt het toetsingskader voor nieuwe initiatieven en de basis voor de actualisatie van bestemmingsplannen. In de structuurvisie worden vier pijlers onderscheiden, die versterkt moeten worden:

- leefbaar en zorgzaam;
- economisch sterk;
- ontspannen in het groen;
- duurzaam en mobiel.

Op de structuurvisiekaart is het projectgebied aangemerkt als 'bestaand stedelijk gebied' (zie onderstaande afbeelding). Lansingerland zet hierbij in op het beheer en de kwaliteitsverbetering van het suburbane woon- en leefklimaat in de bestaande woongebieden. Binnen het stedelijk gebied worden enkele woningbouwlocaties afgerond. Daarnaast is incidenteel herstructurering van verouderde delen van de woningvoorraad aan de orde. Waar mogelijk worden kansen benut voor het uitplaatsen van (milieu)hinderlijke bedrijven en functies (die qua schaal en of activiteit niet meer passen in de stedenbouwkundige structuur) uit de kernen. Bij inbreiding wordt gewaakt voor teveel verdichting, om het landelijke groene (suburbane) karakter van de gemeente te behouden.



Afbeelding 3: Uitsnede structuurvisiekaart (projectgebied is rode stip).

Woonvisie Lansingerland 2015-2020

De gemeente Lansingerland wil met de woonvisie Lansingerland 2015-2020 voor in elk geval de komende zes jaren haar visie en beleid uitdragen op het vlak van woningen, woonomgeving, woningbouw en doelgroepen van woonbeleid. Daarbij vindt aansluiting plaats met de overkoepelende missie van de gemeente om zorg te willen dragen voor een gevoel van welbevinden bij iedere inwoner op het terrein van wonen, werken en recreëren in Lansingerland.

De woonmissie en beleidsdoelen die eerder zijn geformuleerd, zijn onverminderd van kracht. De Woonvisie is sterk gebaseerd op de visie en ambities welke geformuleerd zijn als toekomstbeeld voor de gemeente Lansingerland, verwoord in het document 'Lansingerland op weg naar 2040'. De gemeente Lansingerland wil samen met haar partners bouwen aan een groene en duurzame leefomgeving, waar alle inwoners veilig en prettig kunnen wonen, werken en recreëren, met een gevarieerd woningaanbod, passend bij de sociale en demografische opbouw van de samenleving, rekening houdend met historische en culturele waarden. Daarmee wordt samen gebouwd aan een groen en duurzaam Lansingerland. Hieruit volgen drie beleidsdoelen:

- behouden en vergroten van de keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod;
- bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus in een dorps en landelijk karakter;
- versterken van een duurzame woon- en leefomgeving.

Conclusie

De voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied leidt tot de oprichting van een appartementencomplex, bestaande uit 34 wooneenheden. Deze eenheden variëren van indeling en zijn daardoor geschikt voor diverse doelgroepen, zoals starters, gezinnen en senioren. Deze ontwikkeling draagt bij aan de wens om een gevarieerder woningaanbod te verkrijgen en om bepaalde doelgroepen voor de kernen te behouden. Door de positionering van het nieuwe gebouw fungeert het als een geluidswerende voorziening voor het bestaand woongebied. Daarnaast is sprake van een afname van het verhard oppervlak, omdat meer groen en openheid in de wijk worden teruggebracht. De herontwikkeling draagt dus bij aan de versterking van het landelijk groene suburbane karakter van de gemeente en aan de kwaliteitsverbetering van het suburbane woon- en leefklimaat ter plaatse.

2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Zowel op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) als op grond van de provinciale structuurvisie dient de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit betekent dat gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Hieronder wordt per trede een nadere motivering gegeven.

Trede 1: behoeftevraag

Het project maakt een binnenstedelijke ontwikkeling mogelijk, waarbij wordt voorzien in de bouw van 34 appartementen. Vanwege de gevarieerde indelingsplattegronden zijn deze appartementen geschikt voor diverse doelgroepen, zoals starters, gezinnen en senioren. Daarnaast is in de woningmarktanalyse en –afspraken van de stadsregio uit april 2014 geconcludeerd, dat Lansingerland tot 2020 jaarlijks gemiddeld 400 woningen mag bouwen.

Hiermee kan voldaan worden aan zowel de eigen als de bovenregionale behoefte. Deze ontwikkeling is opgenomen in de woningbouwplanning, die (sub)regionaal is overeengekomen en goedgekeurd door de provincie. Gesteld wordt, dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de eerste trede van de ladder.

Trede 2: hergebruik bestaand stedelijk gebied / bestaande bebouwing

Het projectgebied is momenteel overwegend bebouwd en maakt volgens de provinciale Verordening deel uit van het bestaand stads- en dorpsgebied. De transformatie van het projectgebied leidt dus niet tot een nieuw ruimtegebruik. Daarnaast leidt de voorgenomen herontwikkeling tot een (ruimtelijke) kwaliteitsimpuls ter plaatse, aangezien het aanwezige schoolgebouw op korte termijn leeg komt te staan. Gesteld wordt, dat wordt voldaan aan de tweede trede van de ladder.

Trede 3: optimale inpassing en bereikbaarheid

Uit trede 2 blijkt, dat de voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied niet leidt tot nieuw ruimtebeslag. Toetsing aan de derde trede is daarom niet meer aan de orde.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

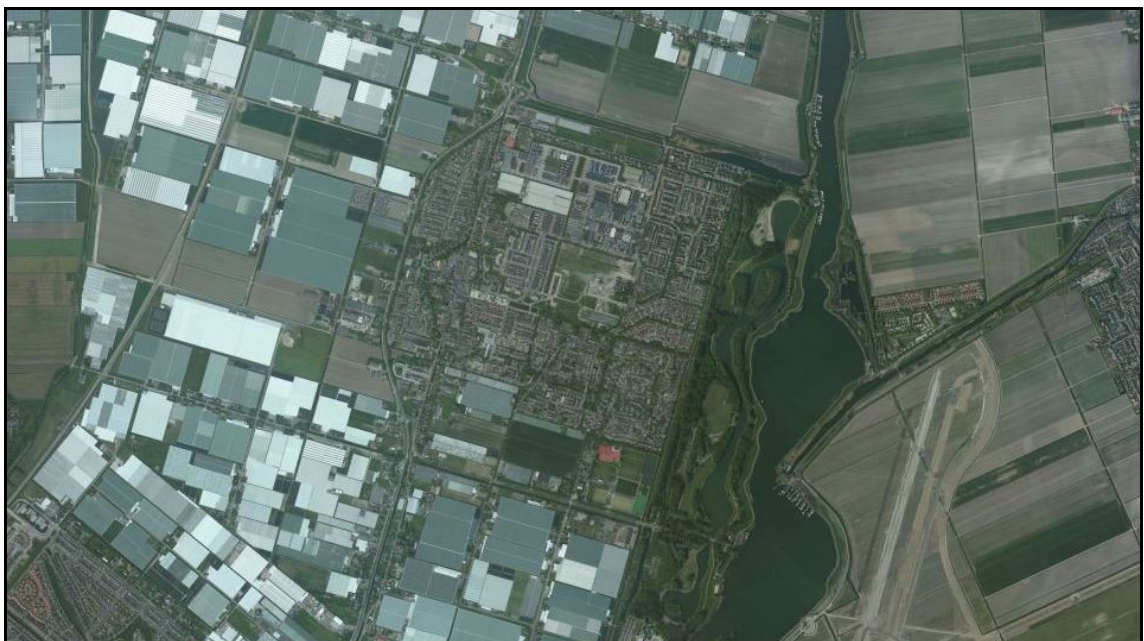
3.1 *Bestaande situatie*

Historie Bleiswijk

Bleiswijk is gelegen in een veengebied waar in de 15^e eeuw de eerste ontginningen hebben plaatsgevonden. Uit die tijd stammen ook de eerste nederzettingen in de regio. Halverwege de 17^e eeuw was de gehele regio veranderd in een groot plassengebied en werd gestart met de eerste droogmakerijen.

De kern Bleiswijk is ontstaan als ontginningsbasis in het veengebied aan de westzijde van de Rotte. Lange tijd vormde een oude noord-zuidlopende en verhoogd liggende veenlint de enige bebouwingsas in het gebied. Rond het huidige kruispunt van de Kerkstraat met de Dorpsstraat, ontwikkelde de dorpskern zich, waardoor hier een ‘verdikking’ in het bebouwingslint is ontstaan. Rondom de dorpskern werd een ringgracht aangelegd, dat momenteel in de vorm van de Boezemvaart nog steeds herkenbaar en aanwezig is.

Deze structuur bleef tot het begin van de 20^e eeuw ongewijzigd. Vanaf dat moment nam de bevolking toe, als gevolg van de groei van de tuinbouwsector. In de jaren 60 van de vorige eeuw werd aan de westzijde van het dorp de N209 aangelegd, zodat doorgaand verkeer niet meer door het dorp hoefde te rijden. Vanaf dat moment is Bleiswijk tot aan de N209 en tot aan het groengebied rondom de Rottemeren uitgebreid met diverse nieuwe woonwijken. De laatste grootschalige uitbreiding betreft de wijk “De Tuinen”. De historische kern ontwikkelde zich tot een gebied met lokale winkels en voorzieningen, waarvoor enkele grootschalige gebouwen zijn gerealiseerd.

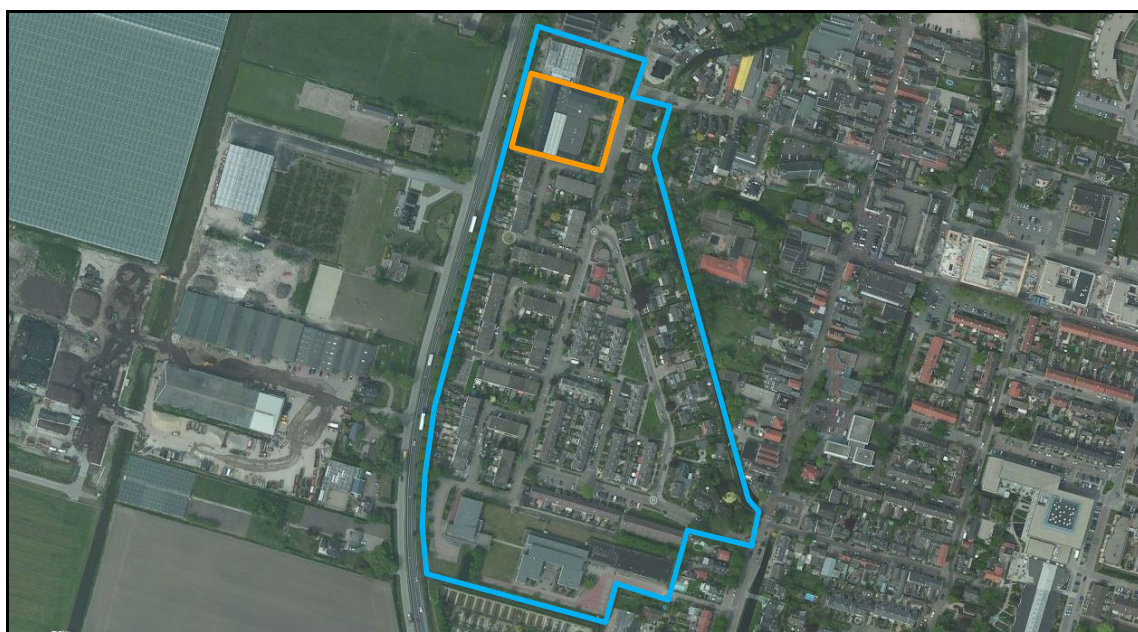


Afbeelding 4: Bleiswijk en haar ligging in de directe omgeving.

Schildersbuurt

Aan de westzijde van het historisch centrum van Bleiswijk is tussen de Boezemvaart en de N209 de Schildersbuurt gelegen. In deze buurt zijn voornamelijk rijwoningen aanwezig. Deze zijn vormgegeven als twee bouwlagen met kap (middengebied) of als drie bouwlagen en plat afgedekt (voornamelijk rondom de 'u-vormige' wegen). Uitzondering betreffen de vrijstaande woningen die gesitueerd zijn aan de oostzijde van de Van Goghlaan / Rembrandtlaan. Deze woningen zijn opgebouwd uit één bouwlaag met kap en grenzen met hun achtertuinen aan de Boezemvaart.

Aan de noord- en zuidzijde van de Schildersbuurt bevinden zich enkele maatschappelijke voorzieningen. Aan de zuidzijde betreft het een school voor voortgezet onderwijs (Melanchthon De Blesewic). Ook aan de noordzijde staat een school voor het voorgezet onderwijs (Melanchthon Business School) evenals een sporthal en een kerkgebouw.



Afbeelding 5: De Schildersbuurt (blauw omkaderd) en het projectgebied (oranje omkaderd).

Het projectgebied

Het projectgebied betreft het perceel van de Melanchthon Business School en is dus aan de noordzijde van de Schildersbuurt gelegen. Dit perceel ligt ingeklemd tussen de Rembrandtlaan en de N209 en is voor het grootste deel verhard. Alleen aan de zijde van de N209 is een groenstrook aanwezig; aan de zijde van de Rembrandtlaan zijn op het schoolplein diverse groenborders gesitueerd. Het schoolgebouw beslaat de gehele breedte van het perceel en bestaat overwegend uit één bouwlaag, al dan niet met een kap afgedekt. Aan de zijde van de Rembrandtlaan wordt het gebouw door een bomenrij aan het oog onttrokken, terwijl aan de zijde van de Vermeerstraat het pand nadrukkelijk aanwezig is.



Afbeelding 6: Zicht op huidig schoolgebouw vanaf Rembrandtlaan (boven) en Vermeerstraat (onder).

3.2

Projectbeschrijving

De in het projectgebied aanwezige Melanchthon Business School verhuist in de eerste helft van 2017 naar een nieuwbouwlocatie elders in Bleiswijk. Het huidige schoolgebouw komt daardoor leeg te staan. Door dit gebouw te slopen, ontstaat ruimte om aan de desbetreffende gronden een nieuwe invulling te geven. Vastgoed Batenburg is voornemens om hier 34 wooneenheden te realiseren, die samengevoegd zijn in één appartementencomplex.

Het appartementencomplex

Het appartementencomplex wordt uitgevoerd als een 'L-vormig' gebouw, waarbij de lange 'poot' in het verlengde van de bebouwing aan de Vermeerstraat wordt gepositioneerd. De korte 'poot' bevindt zich ter hoogte van de kruising van de Rembrandtlaan met de Kerkstraat. Door deze positionering fungeert het complex als een geluidswerende voorziening naar de achterliggende N209. Het gebouw zorgt ervoor, dat het bestaande woongebied meer in de

geluidsluwte valt. De nieuwe indeling van de kavel zorgt daarnaast voor afname van verhard oppervlak en brengt meer groen en openheid in de wijk terug.

De bouwhoogte van het appartementencomplex varieert van drie tot vier bouwlagen. De vierde laag ligt het verste van de bestaande omliggende woonbebouwing vandaan, namelijk op het snijpunt van de twee 'poten' van de 'L'. De derde laag sluit aan op de nok van de bestaande omliggende bebouwing. Door een hoogteverschil in de locatie ligt de bebouwing "verdiept" in de locatie. Ten opzichte van de bebouwing rondom het projectgebied, bedraagt dit hoogteverschil circa 1,5 meter. Dit betekent overigens ook, dat de bergingen op de begane grond van het gebouw dus deels verdiept onder het maaiveld zijn gelegen. Door toepassing van hellingbanen wordt het hoogteverschil overwonnen. Door de L-vorm van het gebouw, vormt de kopgevel van de korte 'poot' een markant einde van de Kerkstraat. Dit wordt vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk geacht.

De wooneenheden worden uitgevoerd met verschillende indelingsplattegronden, waardoor sprake is van twee-, drie- en vierkamerappartementen. Dit betekent ook, dat sprake is van verschillende prijscategorieën waarmee verschillende doelgroepen worden aangesproken. Met de indeling van de plattegronden in het appartementencomplex is overigens rekening gehouden met de geluidsbelasting. Zo bevinden de verblijfsruimten zich niet aan de zijde van de N209. Elk appartement heeft daarnaast de beschikking over een balkon aan de zijde van de centrale voortuin.

De tuinen

Door de groene omgeving rondom het gebouw te behouden en extra groenvoorzieningen aan te brengen, heeft de nieuwe bebouwing (en bestaande omgeving) een relatie met het groen. Zo zijn alle appartementen georiënteerd op deze groenstructuur. Door behoud van de bestaande bomen, de hoogteverschillen en andere groenelementen blijft tevens het bestaande lommerrijke karakter van de Rembrandtlaan behouden. Rondom het appartementencomplex is uiteindelijk sprake van een 'achter-' en een 'voortuin', die beide onbebouwde zones blijven.

De 'achtertuin' is gelegen tussen het appartementencomplex en de N209. De reeds aanwezige fruitbomen blijven hier behouden en worden met extra fruitbomen aangevuld. Verder wordt deze tuin geheel van gras voorzien en verdeeld met rododendrons. Dit bevordert de natuurlijke waterberging. Daarnaast is ongeacht het seizoen sprake van een groen uitzicht en van mooie bloesems in het voorjaar. Conform het Ambitiedocument juli 2013 behoudt en versterkt de herontwikkeling hiermee de landschappelijke dorpse karakteristiek langs de N209.

De 'voortuin' ligt ingesloten tussen de nieuwbouw, de Rembrandtlaan en de Vermeerstraat. Deze 'erfafscheiding' van deze tuin wordt gevormd door de bestaande te handhaven bomen, opgevuld met een beukenhaag. Een en ander wordt zodanig vormgegeven, dat de tuin visueel een open karakter heeft, zodat de bestaande omgeving zicht heeft op het groen. De tuin wordt met twee paden ontsloten; één aan de zijde van de Rembrandtlaan en één aan de zijde van de Vermeerstraat. Conform het Ambitiedocument juli 2013 heeft het de voorkeur om de 'voortuin' in te richten als buurttuin en dit te bevorderen met een door de ontwikkelaar aan te leggen jeu de boulesbaan. Omdat de 'voortuin' echter eigendom is van toekomstige bewoners, staat het hen vrij om deze collectieve tuin al dan niet openbaar toegankelijk te laten zijn. De toekomstige bewoners richten binnen de vastgestelde kaders dan ook zelf de tuin in. Een wadi (of andere waterpartij) behoort hierbij tot de mogelijkheden. Bij de soorten beplanting gaat de aandacht uit naar de biodiversiteit (met name ook gericht op bijen, vlinders e.d.).

De bestaande erfafscheiding tussen de nieuwe parkeerplaats en de bestaande sporthal blijft behouden en daar waar nodig aangevuld/vernieuwd (dit geldt ook voor de aanwezige bomen). De beukenhaag wordt doorgezet als accent rondom de locatie met plaatselijk blokhagen. Hierdoor wordt de gebouwentree versterkt, zowel bij het opgaan van de parkeerplaats als de entree om het gebouw in te kunnen komen. Het parkeren is daarmee zoveel als mogelijk landschappelijk ingepast en verstoort de bestaande situatie langs de Rembrandtlaan niet.

Verkeer en parkeren

Net als het huidige schoolgebouw wordt het appartementencomplex ontsloten op de Rembrandtlaan. Gezien de huidige verkeersintensiteiten op deze weg leidt dit niet tot negatieve effecten op de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Aan de noordzijde van het projectgebied wordt een parkeervoorziening aangebracht, bestaande uit 38 parkeerplaatsen. In verband met de aanwezige hoogteverschillen wordt de toegang naar dit parkeerterrein met flauwe hellingbanen vormgegeven. Tezamen met de 23 parkeerplaatsen aan de Rembrandtlaan zijn in de directe omgeving van het appartementencomplex 61 parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners beschikbaar. Hiermee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK), dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan Lansingerland). Ook het hoogheemraadschap heeft haar beleid vastgelegd in een waterbeheerplan (2010-2015). Deze beleidsplannen zijn er allemaal in hoofdzaak op gericht, dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld moeten worden. Deze beleidsterm heeft dan ook vooral betrekking op het zoveel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen in ruimte en tijd. Hierbij speelt de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' een belangrijke rol. Momenteel werkt het HHSK aan actualisering van dit beheerplan. Het nieuwe waterbeheerplan 2016-2021 wordt naar verwachting medio 2016 vastgesteld. Met het nieuwe Waterbeheerplan staat het hoogheemraadschap voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Meer nog dan in de huidige situatie wil het hoogheemraadschap haar kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, mede-overheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

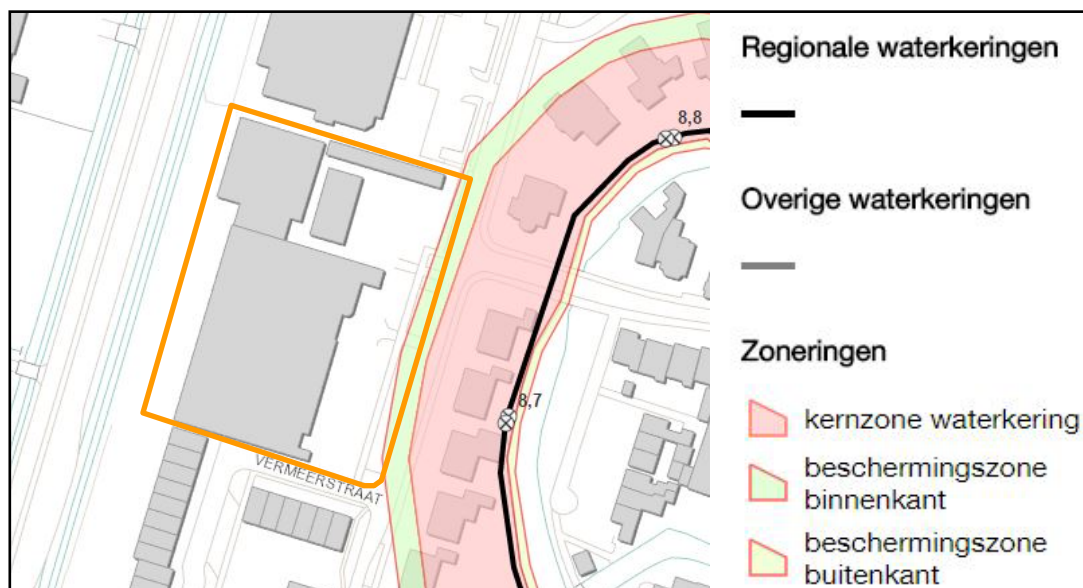
Huidige situatie

Het projectgebied maakt onderdeel uit van Polder Bleiswijk. Het overtollige oppervlaktewater in deze polder wordt via de gemalen "De Kooi", "Lansingerland" en "Klappolder" rechtstreeks op de Rotte afgevoerd. Hierbij wordt zowel gebruik gemaakt van stuwen als van gebiedsbemalingen. Bij een tekort aan water kan water worden ingelaten vanuit het waterschap Delfland, maar ook vanuit de Rotte op de Boezemvaart. De Boezemvaart heeft namelijk uitsluitend een wateraanvoerfunctie en zorgt voor de herverdeling van de wateraanvoer naar de verschillende peilgebieden. In Polder Bleiswijk is sprake van verschillende peilgebieden, waardoor de waterpeilen variëren van 7,10 meter beneden NAP (m-NAP) tot 5,0 m-NAP. In de Boezemvaart wordt een peil gehanteerd van 2,1 m-NAP.

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het peilgebied GPG1010. Hier wordt het overtollige water via hoofdwatergangen langs de Cyclamenweg, Anthunumweg en Merenweg in de richting van het gemaal "De Kooi" afgevoerd. Het huidige praktijkpeil bedraagt hier 6,25

m-NAP. Daarnaast zijn hier hoofdwatertgangen aanwezig die uitsluitend voor wateraanvoer worden gebruikt. Hier wordt een afwijkend (hoger) peil aangehouden, ter bescherming van kwetsbare gebouwen en als extra bron van watervoorziening voor de glastuinbouw. Een van deze watertgangen betreft de hoofdwatertgang die ten westen van de N209 is gelegen. Hier wordt een peil gehanteerd van 5,25 m-NAP. Overigens wordt het vaste peil mogelijk in de nabije toekomst omgezet naar een flexibel peil, gelegen tussen 6,20 en 6,30 m-NAP.

Aan de westzijde van de Boezemvaart is een regionale waterkering gelegen. De bijbehorende kernzone strekt zich niet uit tot in het projectgebied; dit geldt wel voor de bijbehorende beschermingszone. Deze is gelegen ter hoogte van de huidige parkeerplaatsen langs de Rembrandtlaan (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 7: Aanwezige waterkering in omgeving projectgebied (oranje omkaderd).

Toekomstige situatie

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied een appartementencomplex te realiseren. In de huidige situatie is circa 75% van het perceel verhard, waardoor zo'n 5.200 m² aan verharding aanwezig is (bebouwing + bestrating). Na herontwikkeling is sprake van een bebouwd percentage van circa 33% (2.300 m²), zodat sprake is van een afname van circa 2.900 m². Het treffen van compenserende maatregelen is dan ook niet aan de orde.

De nieuwbouw wordt uitgevoerd met aansluitingen voor een gescheiden rioolstelsel, maar wordt aangesloten op het huidige gemengd stelsel. Wel wordt onderzocht of het mogelijk is om het hemelwater af te voeren naar de omliggende watertgang. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Het te realiseren appartementencomplex is niet voorzien binnen de beschermingszone van de waterkering langs de Boezemvaart. De huidige situatie blijft hier onveranderd. Wel wordt ter hoogte van de Kerkstraat een nieuwe in- en uitrit gecreëerd, ten behoeve van de ontsluiting van de noodzakelijke parkeervoorziening. Indien voor realisatie van deze in-/uitrit een watervergunning noodzakelijk is, wordt deze bij het hoogheemraadschap aangevraagd.

Aangezien door realisatie van het appartementencomplex de grondwaterstanden niet worden beïnvloed, wordt gesteld dat het aanwezige watersysteem door deze ontwikkeling geen nadelige effecten ondervindt.

4.2

Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje". De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk. Daarnaast kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het betreft hier een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven. Ook gebieden die in de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur liggen behoren ook tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap.

In de directe omgeving van het projectgebied is één activiteit gelegen, die op grond van de VNG-uitgave aangemerkt wordt als een milieubelastende activiteit. Het betreft hier sporthal Rijnveen, die in deze uitgave aangemerkt wordt als een categorie 3.1-inrichting (SBI-code 931A). De bijbehorende hindercontour bedraagt daarbij 50 meter en is van toepassing voor het aspect 'geluid'. Omdat het projectgebied is gelegen in de directe nabijheid van een hoofdinfrastructuur (N209), mag de omgeving conform de VNG-uitgave aangemerkt worden als een gemengd gebied. De van toepassing zijnde hindercontour mag daarom met één afstandsstap verkleind worden tot 30 meter.

De afstand tussen de sporthal en de toekomstige woningen bedraagt zo'n 15 meter, waardoor niet voldaan kan worden aan de op grond van de VNG-uitgave gewenste hinderafstand. Aangezien alle sportactiviteiten binnen plaatsvinden, wordt de geluidhinder vanwege de sporthal voornamelijk bepaald door het starten en weggrijpen van de geparkeerde auto's, alsook door het dichtslaan van de autoportieren. Dergelijke geluidshinder wordt ook veroorzaakt door de toekomstige bewoners van het appartementencomplex, aangezien tussen het complex en de sporthal de benodigde parkeervoorzieningen wordt gerealiseerd. Het treffen van geluidsreducerende maatregelen is hierbij niet mogelijk. Daarnaast wordt de akoestische situatie ter plaatse van het appartementencomplex voornamelijk bepaald door de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de N209 en de Rembrandtlaan. Gesteld wordt, dat ter plaatse van het appartementencomplex sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast wordt de sporthal niet in de bedrijfsvoering belemmerd. Realisatie van

het appartementencomplex binnen de hindercontour van sporthal Rijnveeën is dan ook mogelijk.

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

Op een afstand van circa 6.930 meter ten westen van het projectgebied bevindt zich de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”. Op het raakvlak van bedrijven- en milieuzonering, akoestiek en externe veiligheid gelden enkele aanvullende vereisten aan nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven.

Zo zijn ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging technische installaties en systemen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein aanwezig. Deze zogenaamde Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS)-infrastructuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Daarnaast is ook sprake van DVOR/DME-infrastructuur. De DVOR geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME geeft een vliegtuig afstandsinformatie. De combinatie van deze twee installaties stelt een vliegtuig in staat positie te bepalen en te navigeren. Obstakels, zowel vast (bijvoorbeeld gebouwen) als mobiel (bijvoorbeeld bouwkransen) kunnen een bedreiging vormen voor de goede werking van zowel de CNS- als DVOR/DME-apparatuur, omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren. Verstoring maakt deze apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar, waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer wordt beïnvloed. Het is daarom van belang om de diverse systemen tegen versturende obstakels te beschermen.

Rondom CNS- en DVOR/DME-infrastructuur is sprake van diverse zones waar hoogtebeperkingen ten opzichte van NAP gelden. Het projectgebied is niet gelegen binnen de toetsingsvlakken van de CNS-apparatuur, zodat een nadere toetsing en/of hoogtebeperkingen niet aan de orde is. Voor DVOR/DME-infrastructuur geldt, dat het projectgebied is gelegen tussen de 70 en 80 meter contour. Dit betekent, dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de hoogte die wordt verkregen door lineaire interpolatie van de hoogtematen van 70 en 80 meter boven NAP. Het voorziene appartementencomplex heeft een maximale bouwhoogte van circa 15 meter. Het complex belemmert daardoor de DVOR/DME-infrastructuur niet, aangezien deze lager is dan 70 meter boven NAP. In het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg is advies aangevraagd bij de Luchtverkeersleiding Nederland. Zij hebben op 26 januari 2016 een positief advies afgegeven, waardoor geen verder onderzoek en/of het treffen van maatregelen nodig is.

4.3

Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Wegverkeerslawaaï

De herontwikkeling van het projectgebied maakt de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, namelijk woningen. Deze zijn gelegen binnen de toetsingszone van een

zoneplichtige weg (N209), vandaar dat een akoestisch onderzoek¹ is uitgevoerd. Daarnaast is op grond van jurisprudentie in het onderzoek ook aandacht besteed aan de omliggende 30 km/h-wegen.

Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de N209 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De hoogst berekende waarde bedraagt 63 dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh) en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde niet. De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Rembrandtlaan bedraagt 57 dB (exclusief aftrek). De Vermeerlaan is niet in het akoestisch onderzoek beschouwd, aangezien hier beperkte verkeersbewegingen aanwezig zijn.

Omdat de voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaaï wordt overschreden en het treffen van geluidreducerende maatregelen niet haalbaar is, dient een ontheffing van de Wet geluidhinder verleend te worden. Omdat alle appartementen beschikken over tenminste één geluidsluwe gevel, wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid. Het verlenen van een ontheffing van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dan ook mogelijk. Daarnaast wordt opgemerkt, dat de geluidbelasting van 63 dB berekend is op de gevel die gericht is op de N209. Deze gevel wordt op de eerste en tweede verdieping uitgevoerd met een dichtgezette galerij, waardoor de geluidsbelasting op de werkelijke gevel van de woning veel lager is dan de berekende waarde. Dit deel van de gevel wordt dan ook aangemerkt als 'dove gevel'.

Overige geluidsbronnen

Het projectgebied is niet gelegen binnen de toetsingszone van een spoorweg of binnen de 50 dB(A)-contour van een gezoneerd industrieterrein. Ook de geluidscontouren van Rotterdam – The Hague Airport zijn niet over het projectgebied gelegen. Toetsing aan de grenswaarden is voor deze bronnen dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de Wet geluidhinder de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende

¹ Nieman Raadgevende Ingenieurs, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï appartementen locatie MBS Bleiswijk, november 2016, referentie N141348AA / 3201.

mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een van de uitzonderingscategorieën in de Regeling NIBM betreft een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg. Binnen het projectgebied zijn maximaal 34 wooneenheden voorzien, waarbij de ontsluiting plaatsvindt over één weg, namelijk de Rembrandtlaan. Het bouwplan valt daarmee onder één van de uitzonderingscategorieën uit de Regeling NIBM. De voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied wordt dan ook aangemerkt als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt. Het uitvoeren van een luchtkwaliteitsonderzoek is daarmee niet noodzakelijk en het plan voldoet hiermee aan de Wet luchtkwaliteit.

De achtergrondconcentratie PM_{10} is volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2015 gelegen tussen de 20 en 22 $\mu g/m^3$. In 2025 bedraagt de concentratie PM_{10} 18 tot 20 $\mu g/m^3$. De achtergrondconcentratie $PM_{2,5}$ bedraagt in 2015 circa 12 tot 14 $\mu g/m^3$; in 2025 is dit afgenomen tot een concentratie gelegen tussen 10 en 12 $\mu g/m^3$. Voor NO_2 zijn de grenswaarden in 2015 en 2025 volgens deze kaart gelegen tussen 24 en 26 $\mu g/m^3$ respectievelijk tussen 15 en 20 $\mu g/m^3$. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen en dat daarmee sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Uit een uitgevoerd onderzoek² blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied enkele risicobronnen aanwezig zijn. Het betreffen hier zowel stationaire als mobiele bronnen, die hieronder nader worden beschouwd.

Stationaire bronnen

In een cirkel van circa één kilometer rondom het projectgebied zijn drie bedrijven met gevaarlijke stoffen aanwezig. Het gaat hierbij om twee brandstofservicestations

² M-Tech, Beschouwing externe veiligheid in het kader van het bouwproject Rembrandtlaan te Bleiswijk, februari 2016, rapportnummer: Rem.Ble.16.EV BP-01.

(Overbuurtseweg en Hoekeindseweg) en een automobielbedrijf (Jan van der Heydenstraat). Voor al deze bedrijven geldt, dat de risicoafstand 0 meter bedraagt. Deze risicobronnen hebben dan ook geen invloed ter plaatse van het bouwplan.

Mobiele bronnen

Er zijn diverse vormen van mobiele bronnen te onderscheiden. In de omgeving van het projectgebied is alleen het transport van gevaarlijke stoffen over de N209 relevant. Het transport over spoorwegen (afstand meer dan vijf kilometer) en het transport door buisleidingen (afstand minimaal 1,6 kilometer) vinden op een zodanige afstand plaats, dat de bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebieden niet over het projectgebied zijn gelegen. Op deze bronnen wordt dus in het vervolg van deze paragraaf niet meer ingegaan.

De N209 is op ongeveer 5 meter afstand ten westen van het projectgebied gelegen. Deze weg is niet opgenomen in het Basisnet Weg, waardoor het aantal transporten op deze weg minimaal zal zijn. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt dan ook 0 meter en vormt geen belemmering voor de herontwikkeling van het projectgebied. Het Besluit externe veiligheid transportroutes geeft aan dat het groepsrisico beschouwd moet worden indien projectlocaties zich binnen 200 meter van een transportroute bevinden. Vandaar dat in het eerder aangehaalde onderzoek een groepsrisicoberekening is opgenomen. Uit deze berekening blijkt, dat het groepsrisico na de realisatie van het appartementencomplex onder 10% van de oriëntatiewaarde blijft. Hierbij wordt opgemerkt, dat is uitgegaan van een worst case scenario voor wat betreft de vervoersaantallen. Naar verwachting is het groepsrisico lager dan berekend. Gezien de uitkomsten is een nadere verantwoording van het groepsrisico en/of een beschouwing van risicoverlagende maatregelen niet aan de orde.

Conclusie

Op grond van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd, dat het thema 'externe veiligheid' geen belemmering vormt voor realisatie van het appartementencomplex. Wel blijkt uit het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond dat het projectgebied is gelegen binnen het 1%-letaliteitscontour vanwege het transport over de N209. Hierbij worden drie scenario's onderscheiden:

- BLEVE (explosie in de vorm van een vuurbal met grote hittestraling);
- vrijkomen van toxische stoffen door het falen van een tankwagen met acrylnitril;
- vrijkomen van toxische stoffen door lekkage van een tankwagen met acrylnitril.

Laatstgenoemde scenario is het meest geloofwaardig; de BLEVE is een worst-case scenario.

Per scenario verschillen de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. In het geval van een BLEVE zijn mogelijkheden aanwezig, mits tijdig wordt aangevangen met ontruiming, geen beperkingen aanwezig zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juist manier is ingericht. Voor beide toxische scenario's geldt, dat zelfredzaamheid alleen mogelijk is al tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren in te kunnen schuilen.

Naar aanleiding van deze scenario's is door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een aantal maatregelen geadviseerd, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Het gaat hierbij om:

- het conform artikel 2.10 regeling Bouwbesluit 2012 uitvoeren van nieuwe kwetsbare objecten binnen de 1% letaliteitscontour van de N209; aan dit advies wordt voldaan door alle woningen uit te voeren met afsluitbare deuren, ramen en

ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Daarnaast zijn vluchtwegen gecreëerd die van de N209 afleiden.

- het zorgdragen van een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen; hieraan wordt gehoor gegeven door in de oplevermap van de woning aan te geven hoe gehandeld dient te worden bij een eventuele ramp.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Om te bepalen wat de huidige bodemgesteldheid ter plaatse van het projectgebied is, is een verkennend bodemonderzoek³ uitgevoerd. Uit het vooronderzoek blijkt, dat mogelijk diverse bodembedreigende activiteiten in het onderzoeksgebied hebben plaatsgevonden. Er wordt echter niet verwacht dat deze activiteiten de bodemkwaliteit negatief hebben beïnvloed. Vandaar dat de onderzoeksstrategie voor een 'onverdachte locatie' is gehanteerd, waarbij de bovengrond aanvullend is geanalyseerd op OCB vanwege de (voormalige) boomgaard en kas op het terrein.

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in februari 2016, waarbij in het onderzoeksgebied in totaal 52 boringen zijn verricht. De diepte varieert van 1,0 tot 2,8 meter beneden maaiveld (m-mv). Eén boring is afgewerkt met een peilbuis ten behoeve van de bemonstering van het grondwater.

Analyseresultaten

Uit de analyseresultaten blijkt, de bovengrond aan de achterzijde van het schoolgebouw niet verontreinigd is. De ondergrond is hier licht verontreinigd met PAK. Aan de voorzijde van het schoolgebouw is zowel de boven- als ondergrond licht verontreinigd met enkele zware metalen, PAK, PCB, OCB of minerale olie. Deze verontreinigingen worden toegeschreven aan de bijmenging van bodemvreemd materiaal; de verontreiniging met OCB is gerelateerd aan het (voormalig) gebruik van bestrijdingsmiddelen ter plaatse van de boomgaard. In het grondwater is een lichte verontreiniging met barium aangetroffen. Dit betreft een natuurlijk verhoogde achtergrondconcentratie.

Conclusie

In dit onderzoek wordt geconcludeerd, dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater geschikt is voor de beoogde functie als 'wonen'.

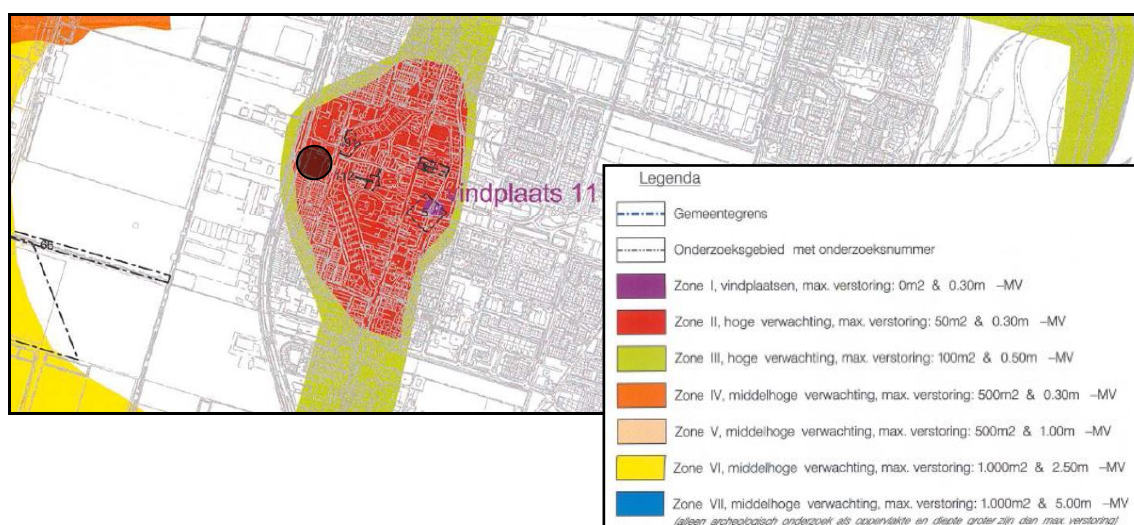
³ Inventerra, Verkennend bodemonderzoek Rembrandtlaan 38 te Bleiswijk, april 2016, rapportnummer 16-2028-R01JV.

Archeologie

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WaMZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WaMZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Op 28 maart 2013 heeft de gemeenteraad de beleidsnota Archeologie en de bijbehorende beleidskaart vastgesteld. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt uitgegaan van verschillende verwachtingszones, waarbij voor elke zone onderscheidend beleid is vastgesteld. Bij een ontwikkeling waarbij bodemingrepen plaatsvinden moet archeologisch onderzoek worden uitgevoerd als de maximale verstoringsoppervlakte of de verstoringdiepte in de zone wordt overschreden. Onderstaande afbeelding laat het deel van de beleidskaart ter hoogte van het projectgebied zien. De rode arcering geeft aan, dat sprake is van een zone waarvoor een hoge verwachtingswaarde geldt. Archeologisch onderzoek is in deze zone benodigd, als de bodem over een oppervlak van 50 m² of meer verstoord wordt en de verstoring zich uitstrekt tot 30 centimeter of meer beneden maaiveld.

Omdat aan de gestelde grenswaarden wordt voldaan, is een archeologisch onderzoek⁴ uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat de hoge verwachtingswaarde op grond van de gemeentelijke beleidskaart niet reëel is. Uit het veldonderzoek is namelijk gebleken, dat de getijdeafzettingen in de ondergrond te nat voor bewoning waren en dat de top ervan, net als het erboven verwachte veen, niet meer in tact is. Geconcludeerd wordt, dat het projectgebied een lage archeologische verwachting heeft. Ten aanzien van de herontwikkeling van het projectgebied zijn dan ook geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Wel blijft ten alle tijden de meldingsplicht van kracht.

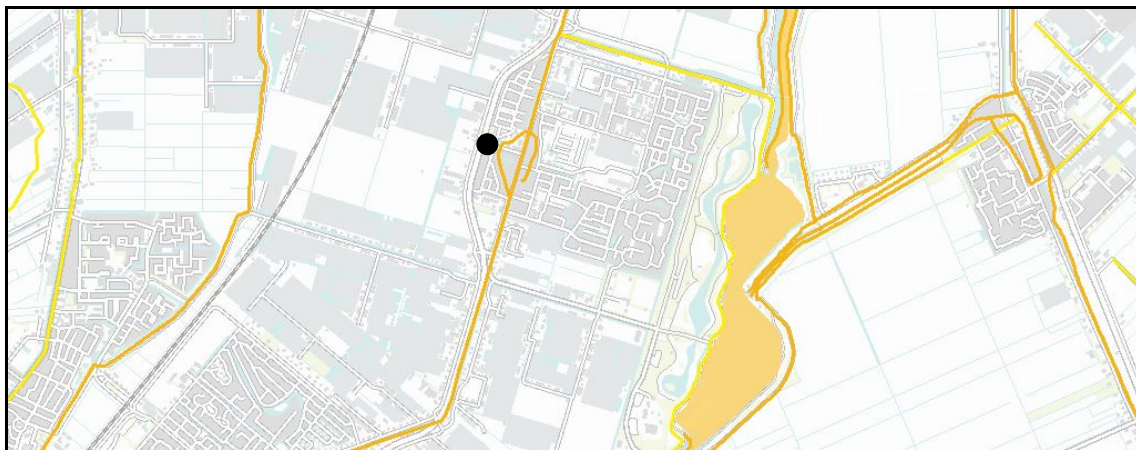


Afbeelding 8: Uitsnede archeologische beleidskaart (projectgebied is zwart omcirkeld).

⁴ Transect, Bleiswijk, Rembrandtlaan 38 gemeente Lansingerland (Zuid-Holland; Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek, maart 2016, projectcode 16020032.

Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”; deze is inzichtelijk gemaakt in de cultuurhistorische atlas. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van het beleid.



Afbeelding 9: Uitsnede provinciale cultuurhistorische atlas (zwarte stip is projectgebied).

Bovenstaande afbeelding geeft een uitsnede van de cultuurhistorische atlas weer. Hieruit blijkt dat in de directe omgeving van het projectgebied enkele cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het gaat hierbij om de Boezemvaart en de Hoekeindseweg / Dorpsstraat. De herontwikkeling van het projectgebied leidt niet tot veranderingen aan deze historische lijnen. Gesteld wordt, dat de aanwezige cultuurhistorische waarden geen belemmering vormen voor realisatie van het voorziene appartementencomplex.

4.8

Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deeluitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit een uitgevoerde quickscan⁵ blijkt, dat het projectgebied niet gelegen is in (de directe nabijheid van) beschermde gebieden, zoals EHS, weidevogelgebieden en/of Natura 2000. De dichtstbijzijnde gebieden zijn gelegen op circa twee kilometer, respectievelijk meer dan drie en tien kilometer afstand. Door de aard van de ingrepen, de relatief grote afstand en de ligging in de bebouwde kom, zijn effecten op beschermde gebieden op voorhand uitgesloten.

⁵ Buro Maerlant, Bleiswijk Rembrandtlaan; Quickscan flora en fauna, maart 2016.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt, dat in het projectgebied, of binnen de invloedssfeer van de voorziene werkzaamheden, de volgende potentiële (strikt) beschermde natuurwaarden aanwezig zijn:

- mogelijke aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen;
- aanwezigheid van algemene broedvogels en kans op aanwezigheid van nesten van huismus.

Hieronder wordt nader ingegaan op deze natuurwaarden. Voor de overige soortgroepen geldt, dat door het ontbreken van een geschikt habitat en/of op basis van de regionale verspreiding de aanwezigheid redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Vleermuizen

In de omgeving van het projectgebied zijn diverse soorten vleermuizen waargenomen, waarvan de meeste soorten in meer of mindere mate gebouwbewonend zijn. De in het projectgebied aanwezige bebouwing is beoordeeld als toegankelijk en geschikt voor dergelijke vleermuissoorten. Dit vanwege de aanwezigheid van openingen bij metalen daklijsten, alsook voor vleermuizen toegankelijke gevelpannen. De bebouwing kan dan ook een functie hebben als kraam-, zomer-, paar- en eventueel als winterverblijf.

Het projectgebied is potentieel geschikt om te dienen als foerageergebied. Het betreft echter een gering oppervlak en in de directe omgeving zijn voldoende alternatieven aanwezig. Vandaar dat het geen essentieel foerageergebied betreft. Negatieve effecten op de navigeer- en foerageermogelijkheden zijn dan ook redelijkerwijs uit te sluiten.

Om zekerheid te krijgen over de aan- of afwezigheid van vleermuizen is een nader onderzoek⁶ uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt, dat in het projectgebied geen vaste rust- of verblijfplaatsen aanwezig zijn. Ook overige belangrijke functies ontbreken. De voorgenomen herontwikkeling heeft geen invloed op de in de omgeving aangetroffen vleermuissoorten.

Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn in het projectgebied enkele algemene vogelsoorten aangetroffen, zoals Merel, Spreeuw, Turkse Tortel, Winterkoning en Houtduif. Tevens zijn onder andere de Heggenmus, Vink, Roodborst en Zanglijster te verwachten. Voor al deze soorten geldt, dat het algemeen voorkomende soorten betreft waarvan de nesten niet jaarrond zijn beschermd. Daarnaast zijn in de omgeving voldoende alternatieven voorhanden. De verwijdering van het aanwezige groen en bebouwing heeft dan ook geen effect op deze soorten, mits de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden.

Het aanwezige schoolgebouw is in potentie ook geschikt als verblijfplaats voor de huismus. Voor deze vogelsoort geldt, dat het nest jaarrond beschermd is. Tijdens het uitgevoerde

⁶ Buro Maerlant, Bleiswijk Rembrandtlaan; nader onderzoek naar de huismus en vleermuizen 2016, november 2016.

veldonderzoek is deze vogel niet gezien of gehoord. Vermoedelijk komt de soort niet in het projectgebied voor. Desondanks is tijdens het eerder aangehaalde nader onderzoek ook aandacht besteed aan de huismus. Deze vogelsoort is niet in het projectgebied gezien of gehoord. Gesteld wordt, dat de aanwezigheid van nesten van de huismus kan worden uitgesloten.

Voor de overige vogelsoorten waarvan het nest jaarrond beschermd is (onder andere gierzwaluw, roofvogels en uilen) geldt, dat in het projectgebied geen geschikte verblijfsmogelijkheden aanwezig zijn. De aanwezigheid van nesten van deze soorten zijn dan ook redelijkerwijs uit te sluiten.

4.9 Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Een duurzaam beleid is niet alleen beter voor de toekomst van mens en milieu, maar levert ook belangrijk economisch voordeel op. Het is dan ook niet meer dan logisch dat Lansingerland de ambitie heeft vastgesteld om in 2025 een klimaatneutrale gemeente te zijn. Hiertoe is onder meer het Actieprogramma Realistisch Duurzaam vastgesteld, dat moet leiden tot een duurzame, energieneutrale gemeente, met een klimaatbestendig, leefbaar en gezond bedrijfsleven. Daarbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld, maar wordt ook iets van inwoners en ondernemers gevraagd.

Het actieprogramma Realistisch Duurzaam bestaat uit drie programmalijnen:

- Programma 1: Aansluiten bij ontwikkelingen (buiten)
- Programma 2: Zelf actief meedoen (binnen)
- Programma 3: Nieuwe stromen (energietransitie)

In de startnotitie zijn naast de drie programmalijnen ook inhoudelijke speerpunten benoemd: grondstoffen, energie en klimaatadaptatie. De realisatie van deze speerpunten komt in elke programmalijn en in de projecten daarbinnen terug.

De herontwikkeling van het projectgebied leidt tot realisatie van een nieuw pand dat gebouwd gaat worden conform het op dat moment geldende Bouwbesluit. Dit betekent, dat dit pand in ieder geval moet voldoen aan de hierin opgenomen duurzaamheidseisen en dat ten opzichte van de huidige situatie een energiezuiniger pand ontstaat. Om een $EPC \leq 0,4$ uit het Bouwbesluit te behalen, wordt de energievoorziening grotendeels opgevangen met de installatie van vier PV-panelen per appartement. Daarnaast beschikken de appartementen over laagtemperatuur verwarming, is de CV-ketel gebaseerd op basis van HR-tapwater opwekking en worden zelfregelende ventilatieroosters aangebracht (CO₂-gestuurde mechanische ventilatie). Het nieuwe gebouw wordt daarnaast zodanig geconstrueerd, dat ter plaatse van de begane grondvloer, tussenvloeren en gevels sprake is van een hogere warmteweerstand als opgenomen in het Bouwbesluit. Het dak heeft een warmteweerstand gelijk aan de in het Bouwbesluit gestelde waarden.

Daarnaast wordt de nieuwbouw zo duurzaam mogelijk gebouwd, door gebruik te maken van duurzame bouwmaterialen. Zo wordt bijvoorbeeld alleen hout gebruikt met een FSC-keurmerk. Bij de keuze voor de bouwmaterialen wordt gezocht naar Cradle-to-Cradle-oplossingen: materialen die eventueel in de toekomst kunnen worden hergebruikt of kunnen dienen als basis voor nieuwe producten. Andere duurzaamheidsaspecten die nog worden

toegepast, betreffen het aanbrengen van waterbesparende kranen, gescheiden vuil- en hemelwaterafvoer, led-verlichting in algemene ruimten en laadpalen voor elektrische auto's.

De positionering van het gebouw is zodanig gekozen, dat sprake is van een optimale bezonning van het gebouw. Ook de verblijfsruimten zijn hierop georiënteerd, alsook op daglichtinval. Tevens fungeert het appartementencomplex als geluidsscherm voor achterliggende bebouwing, waardoor de geluidsbelasting afkomstig van de N209 op deze achterliggende bebouwing afneemt. Doordat de appartementen geschikt zijn voor verschillende doelgroepen / leeftijden, wordt een bruikbaar en toekomstbestendig gebouw gerealiseerd.

Door de herontwikkeling is ook sprake van vergroening en 'ontstening' van de Schildersbuurt. In de huidige situatie is namelijk sprake van een verhardingspercentage van circa 90%. In de nieuwe situatie wordt slechts 50% verhard. De overige gronden worden ingezet als 'tuin' met slechts enkele paden (zie § 3.2).

4.10 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt de m.e.r.-(beoordelings)plicht gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.- beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Voor deze ruimtelijke onderbouwing is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen. Hierbij is één activiteit gevonden die mogelijk m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, te weten:

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

Met de mogelijkheid tot realisatie van een appartementencomplex met maximaal 34 wooneenheden blijft de voorgenomen ontwikkeling ruim onder de genoemde drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.. Toetsing aan deze drempelwaarde is echter niet voldoende; ook de andere selectiecriteria uit de Europese Richtlijn zijn van belang. Het gaat hierbij onder andere om cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, en risico van ongevallen. Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling geen bijzondere elementen bevat die bovenproportioneel

bijdragen aan deze aspecten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r(-beoordeling) niet noodzakelijk is.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een aangewezen bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling betrekking heeft op een aangewezen bouwplan en de gemeente graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, wordt tussen de gemeente en initiatiefnemer een overeenkomst gesloten. De gemeente vervult daarmee een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

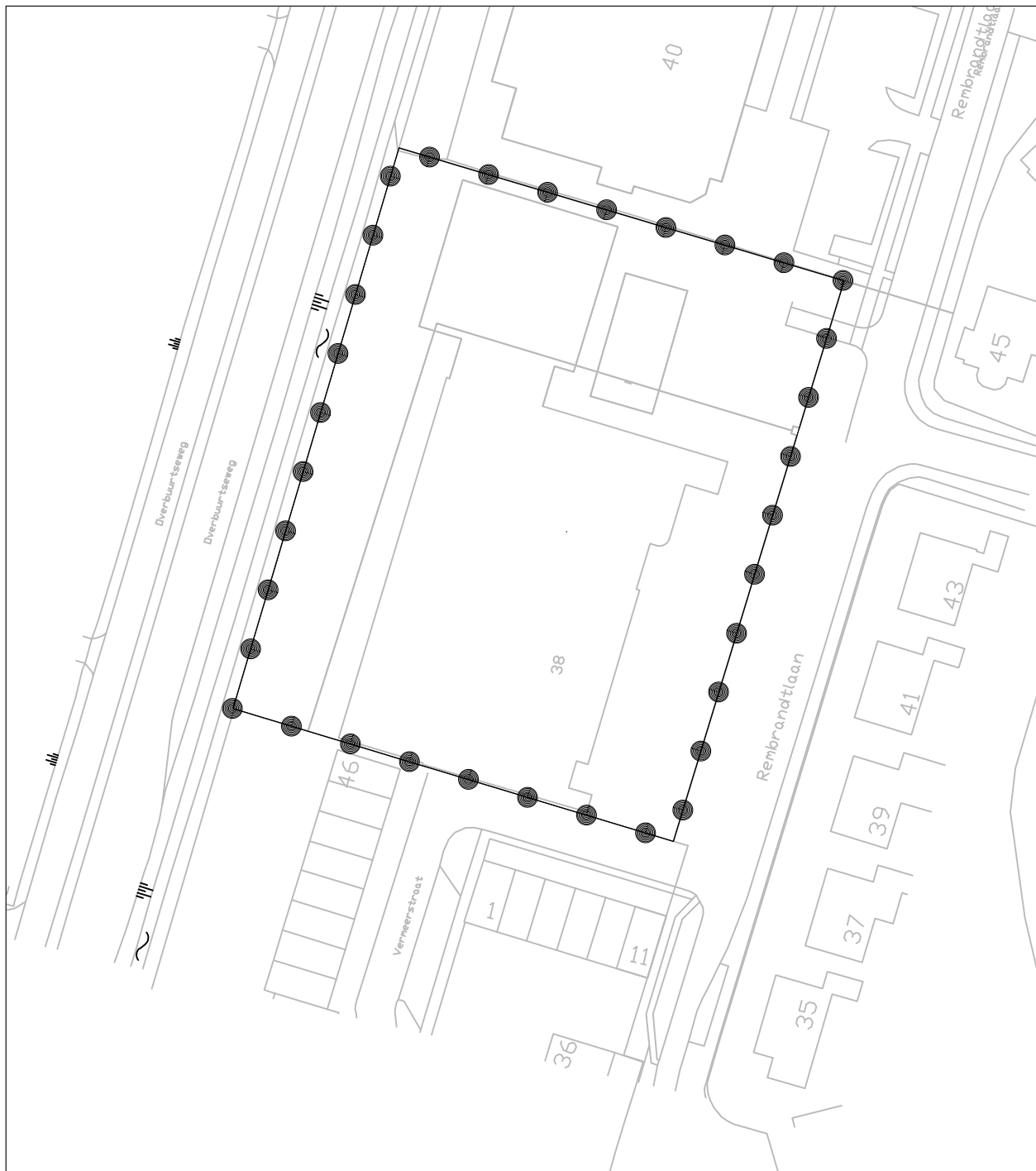
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe tijdens de terinzagelegging van de ontwerpvergunning toegezonden aan de voor de gemeente Lansingerland vaste overlegpartners. In de Nota Zienswijzen wordt vervolgens ingegaan op de ontvangen overlegreacties.

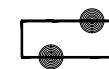
6. CONCLUSIE

De bouw van een appartementencomplex binnen het projectgebied vormt een aanvulling op het woongebied van Bleiswijk. Het complex bestaat uit 34 wooneenheden van verschillende omvang en is daarmee geschikt voor diverse doelgroepen (van starters tot senioren). Uit deze ruimtelijke onderbouwing blijkt, dat deze herontwikkeling geen strijdigheid vertoont met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Tevens blijkt uit de milieuparagraaf, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Ter plaatse van het projectgebied is sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

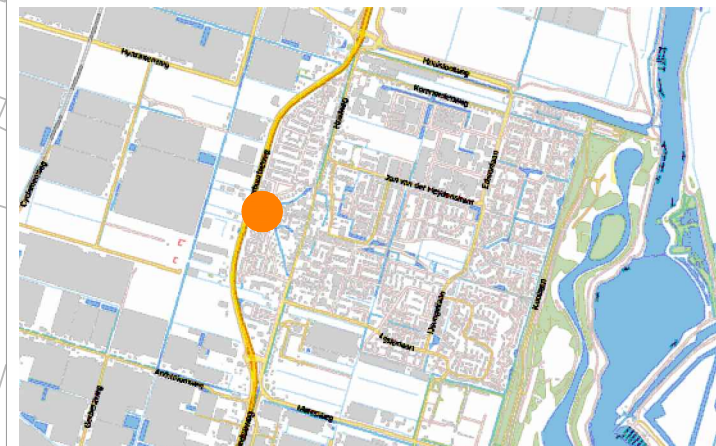
Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe dit document dient als goede ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om in het projectgebied de voorziene woningen te bouwen en te gebruiken. Ook het aanleggen van de bij de woningen behorende bouwwerken en voorzieningen, zoals ontsluitingspaden, parkeerplaatsen en tuinen is toegestaan. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met realisatie worden gestart.



VERKLARING



Projectgebied



project:

Appartementencomplex Rembrandtlaan, Bleiswijk

gemeente:

Lansingerland

fase:

Omgevingsvergunning

opdrachtgever:

Vastgoed Batenburg B.V.

datum : 16 februari 2017

Identificatienummer:

schaal : 1:500 (A4)



Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: info@bodg.nl
tel: 06-48384580

