

 Gemeente Nissewaard

 Bestemmingsplan “*Marrewijklaan 18*”

 Vastgesteld

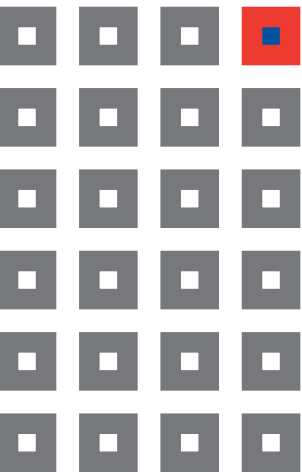


17 juni 2020

Gemeente Nissewaard

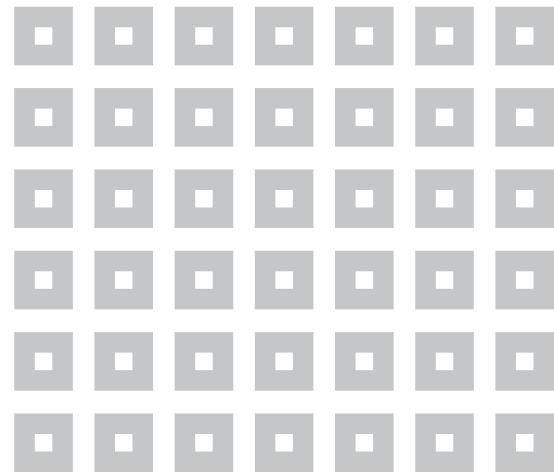
Bestemmingsplan “Marrewijklaan 18”

Vastgesteld



Inhoud:

- Toelichting
- Regels
- Geometrische plaatsbepaling (verbeelding)



werknummer: 618.160.30
datum: 17 juni 2020
bestand: J:\618\160\30\3.projectresultaat\

Procedureoverzicht

Fase	Datum
Voorontwerp	3 december 2019
Ontwerp	12 maart 2020
<i>Terinzagelegging</i>	<i>21 maart 2020 t/m 1 mei 2020</i>
Definitief	17 juni 2020

KuiperCompagnons BV

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Inhoudsopgave bij de toelichting

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4 Bestaande situatie	6
1.5 Planvorm	8
1.6 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Beschrijving plan	9
2.1 Toekomstige situatie	9
2.2 Verkeer en parkeren	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	14
3.3 Regionaal beleid	17
3.4 Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	22
4.1 M.e.r.-beoordeling	22
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	23
4.3 Bedrijven en milieuzonering	25
4.4 Bodemkwaliteit	25
4.5 Externe Veiligheid	28
4.6 Geluid	31
4.7 Luchtkwaliteit	33
4.8 Natuur en landschap	35
4.9 Water	41
Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving	44
5.1 Planmethodiek	44
5.2 Verbeelding	44
5.3 Regels	44

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	46
6.1 Economische uitvoerbaarheid	46
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	46
6.3 Handhaving	46
Hoofdstuk 7 Procedure	47
7.1 Inspraak	47
7.2 Overleg	47
7.3 Ontwerpfase	47
7.5 Vaststellingsfase.....	47

Bijlagen

Bijlage 1: M.e.r.- beoordeling

Bijlage 2: Archeologisch vooronderzoek, Vestigia, d.d. 25 maart 2019

Bijlage 3: Bodemonderzoek, Ingenieursbureau Mol, d.d. 8 november 2012

Bijlage 4: Quicksan flora en fauna, Natuur-Wetenschappelijk Centrum (NWC), november 2018

Bijlage 5: Aanvullend onderzoek, Natuur-Wetenschappelijk Centrum (NWC), november 2019

Bijlage 6: Akoestisch onderzoek wegverkeers- en industrielawaai, KuiperCompagnons, 15 april 2019

Bijlage 7: Notitie Resultaten parkeertelling, GraaffTraffic, 2 december 2019

Bijlage 8: Stikstofdepositieonderzoek, KuiperCompagnons, 8 november 2019

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Herkon B.V wil in Spijkenisse aan de Marrewijklaan een gebouw realiseren. Voor de realisatie van dit gebouw zal het voormalige postkantoor moeten wijken. Het nieuwe gebouw zal ruimte bieden aan in totaal 71 appartementen. Op de begane grond zal op de hoek van de Marrewijklaan beperkte ruimte worden geboden aan commerciële dienstverlening. Om aan de parkeerbehoefte van de bewoners te voldoen en de omgeving niet te belasten zal onder het pand een parkeerkelder (halfverdiept) worden gemaakt met ruimte voor 71 auto's. De bewoners krijgen ook de beschikking over 3 deelauto's.

Het gebouw krijgt een 'getrapte' opbouw. De maximale hoogte van 28 meter bereikt het gebouw op de hoek. Met deze hoogte sluit het gebouw aan op de flat aan de overzijde (hoogte ongeveer 30 meter). De hoogte neemt af naar de zijkanten. De hoogte is zowel aan de zijde van Nobelstraat/Vermaatstraat als richting Tuinstraat maximaal 16 meter. Op die manier sluit het gebouw beter aan op de gebouwen in de omgeving, zoals het gebouw van Olmed aan de Marrewijklaan en de woningen aan de Tuinstraat. De hoogte van 16 meter is vergelijkbaar met de hoogte van het gemeentehuis (15 meter). Tussen het nieuwe gebouw en de woningen aan de Tuinstraat blijft een ruimte bewaard, die gedeeltelijk een groene invulling zal krijgen.



Ligging plangebied (rode contour). Het plangebied zal in de toekomst een plek bieden aan in totaal 71 woningen en commerciële ruimte op de begane grond. Onder het gebouw komen 71 parkeerplaatsen.



Impressie plangebied gezien vanaf het kruispunt van de Breestraat, Marrewijklaan en Raadhuislaan.



Impressie plangebied gezien vanuit de Tuinstraat.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

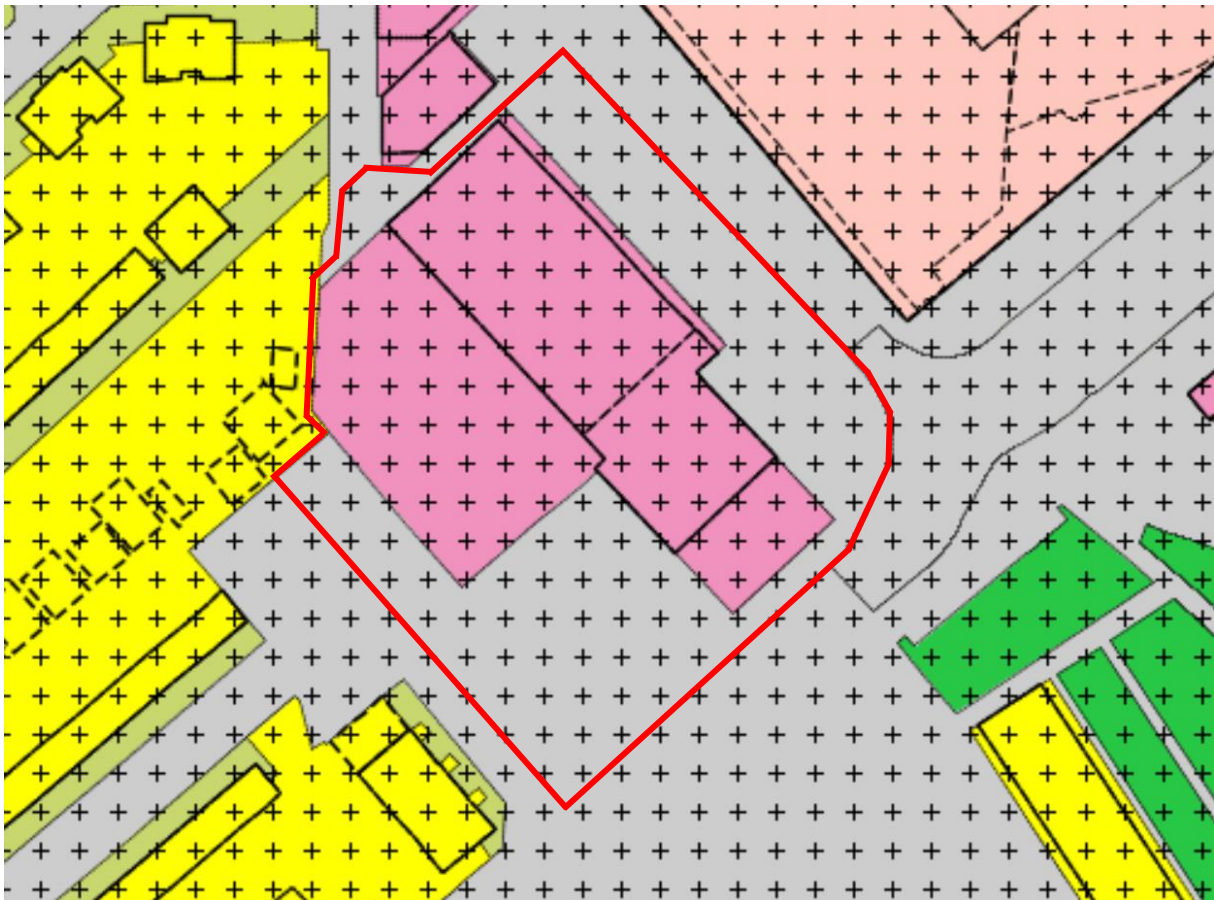
Het plangebied ligt tegenover het gemeentehuis van de gemeente Nissewaard in het centrum van Spijkenisse. De locatie wordt globaal als volgt begrensd:

- in het noordoosten: bestaande bebouwing,
- in het noordwesten: de Marrewijklaan en het gemeentehuis,
- in het zuidoosten: woningen aan de Nobelstraat en de Tuinstraat,
- in het zuidwesten: de Breesstraat.

Het plangebied bestaat uit de locatie waar het gebouw zal worden gesitueerd en de omliggende (openbare) ruimte die direct door de bouw van de appartementen wordt beïnvloed en opgenomen is in het terreininrichtingsplan.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied is één bestemmingsplan van kracht: het bestemmingsplan 'Centrum 2012'. Dit plan is vastgesteld op 17 april 2013. Het bestemmingsplan 'Centrum 2012' heeft een conserverend karakter, dat wil zeggen dat de bestaande ruimtelijke en functionele situatie is vastgelegd. Om de ruimtelijke aanvaardbaarheid te garanderen en voldoende rechtszekerheid te bieden aan de bewoners en andere gebruikers van het dit gebied is er indertijd voor gekozen om voor het plangebied een vrij gedetailleerd bestemmingsplan te maken.



De bestemmingen van het huidige plangebied uit bestemmingsplan Centrum 2012 te Spijkenisse.

Het plangebied heeft voor een deel de bestemming 'Dienstverlening'. Binnen deze bestemming zijn dienstverlening en aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen toegestaan. Voor het overige deel van het plangebied geldt de bestemming 'Verkeer – 2'. De bestemming 'Verkeer - 2' is toegekend aan het overige verkeers- en verblijfsgebied, zoals wegen in het verblijfsgebied waaraan een maximumsnelheid van 30 km per uur gekoppeld is. Ook vallen kleine groenstroken, parkeerplaatsen en fiets- en wandelroutes onder deze bestemming.

Voor het gehele plangebied geldt tot slot de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie -3'. Voor werkzaamheden die dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte beslaan groter dan 200 m2 moet een rapport worden opgesteld door een archeologische deskundige. In dit kader is door Vestigia in maart van dit jaar een onderzoek verricht (zie paragraaf 4.2 en bijlage 2).

Binnen deze bestemmingen is het niet mogelijk om woningen te realiseren.

1.4 Bestaande situatie

Het gebouw op de planlocatie was in gebruik als een postkantoor. In het pand is nu tijdelijk een fotograaf gevestigd die pasfoto's maakt voor paspoorten. Deze functie komt te vervallen.



Impressie plangebied gezien vanaf de Breestraat. Op de begane grond is tijdelijk een fotograaf gevestigd.



Impressie plangebied gezien vanaf de Marrewijklaan



Impressie plangebied gezien vanaf de Breestraat

1.5 Planvorm

Het plan beoogt de toekomstige realisatie van 71 appartementen, een beperkte ruimte voor commerciële dienstverlening (85 m²) en 71 parkeerplaatsen op eigen terrein op de hoek van de Breestraat en Marrewijklaan. Om het bouwen van woningen mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. In de regels zullen indien mogelijk flexibiliteitsbepalingen worden opgenomen. Op deze manier wordt duidelijkheid geboden richting de omgeving, maar is het nog wel mogelijk om op ondergeschikte punten het bouwplan aan te passen.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de toekomstige situatie en welke uitgangspunten aangehouden worden. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het beleidskader aan de orde. De verantwoording op verschillende beleidsterreinen is verwoord in hoofdstuk 4. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan archeologie en cultuurhistorie, bedrijven en milieuzonering, bodemkwaliteit, duurzame (energie)voorzieningen, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap, verkeer en vervoer en water. De juridische planbeschrijving is opgenomen in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 7 is de procedure voor dit bestemmingsplan beschreven.

Hoofdstuk 2 Beschrijving plan

2.1 Toekomstige situatie

Op 6 december 2017 is het beleidsdocument 'ontwikkelingsperspectief voormalige groenkern Spijkenisse Nissewaard naar 2040' door de gemeenteraad vastgesteld. Met bouw van het Posthuys wordt geanticipeerd op de uitvoering van de beleidsuitspraken uit dit document.



Kansenkaart Spijkenisse Centrum uit 'Nissewaard naar 2040' (rode punt: planlocatie)

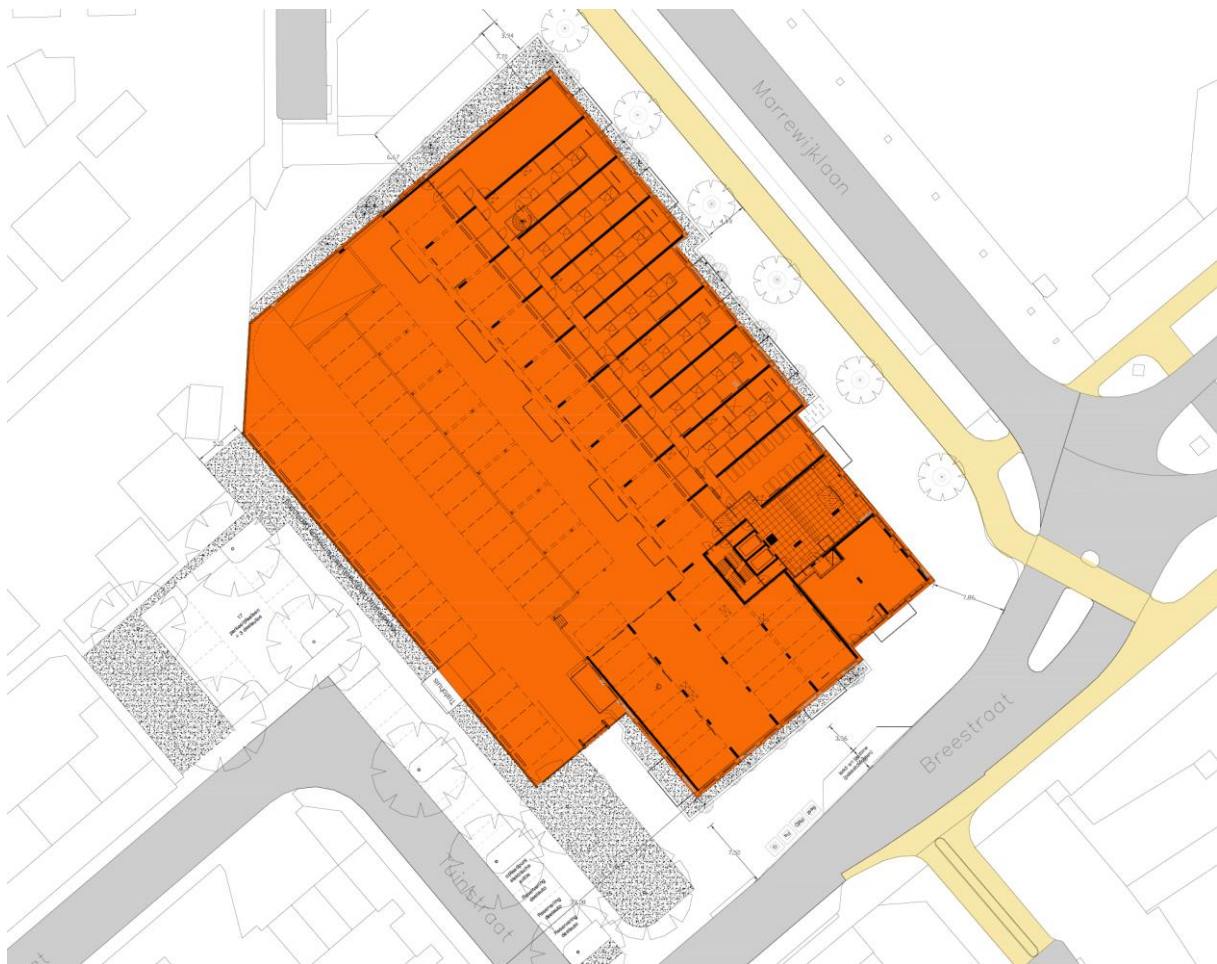
Het Posthuys is gesitueerd op de hoek van de Marrewijklaan, de Raadhuislaan en de Breestraat. Het plan beoogt de toekomstige realisatie van 71 appartementen. 71 parkeerplaatsen op eigen terrein en 85 m² aan commerciële ruimte. Het huidige gebouw zal hiervoor worden gesloopt.

De gemeente zet in de Herijking Meerjarensie Stadscentrum Spijkenisse in op het compacter maken van het winkelgebied. Daarbij past het initiatief bij afbouwen van de winkelfunctie in de aanloopstraten. In de herijking wordt de Marrewijklaan 18 daarbij specifiek benoemd. Het omzetten van de locatie naar een wooncomplex versterkt het potentieel van het winkelcentrum. De nieuwe bewoners zullen gebruik (kunnen) maken van de voorzieningen in de directe nabijheid. De huidige bescheiden kruising van de Breestraat/ Raadhuislaan met de Marrewijklaan zal in de toekomst sterk wijzigen. Op de kansenkaart is te zien dat Breestraat in de toekomst zal aansluiten op de Heekelingseweg. De Marrewijklaan zal door worden gezet naar de kruising Hekelingseweg/ Ruwaard van Puttenweg. De Raadhuisstraat wordt verkeersluw gemaakt. Deze ingrepen in de infrastructuur betekenen dat situatie rond het Posthuys in de toekomst sterk zal veranderen.

In 'Nissewaard naar 2040' wordt gezocht naar een betere balans tussen bebouwing en groen. In de nota 'Meer groen en bomen in het stadscentrum van Spijkenisse (2018)' worden de huidige bomen voor het Posthuys specifiek aangegeven. Met de nieuwe terreininrichting wordt de omgeving verder vergroend om aan deze beleidswensen tegemoet te komen, en voor de bewoners van het complex en voor de omgeving op de begane grond een prettige omgeving te creëren.

Vanuit de Marrewijklaan en de Breestraat trapt de bouwhoogte van het Posthuys op van vier bouwlagen (+ basement) naar acht bouwlagen (+ basement) op de hoek van de Raadhuislaan. Het complex sluit hiermee in hoogte aan op de aangrenzende bebouwing. Met zijn hoekvormige opzet begeleidt het Posthuys de nieuwe beoogde lus vanaf de Hekelingseweg naar het centrum. In zijn massaopbouw markeert het gebouw hiermee de deze lus vanaf de Hekelingseweg naar het centrum. Met zijn markante hoek, die een stuk voorbij het stadhuis steekt vormt het Posthuys een visuele beëindiging van de Raadhuislaan.

De hoofdingang van het Posthuys zal aan de Marrewijklaan worden gesitueerd. De meeste woningen zullen georiënteerd zijn op de Marrewijklaan. Een kleiner deel kijkt uit over de Breestraat en omgeving. Aan de achterkant vindt de ontsluiting via de Breestraat plaats en wordt de half verdiepte parkeergarage gerealiseerd. Verder wordt op de hoek (Marrewijklaan, Breestraat) van het nieuwe gebouw ruimte gereserveerd voor commerciële dienstverlening (85 m²). De gevellijn van het Posthuys kent een getande opzet om de massa van het complex verzachten.



Situatietekening toekomstige situatie



Impressie toekomstige situatie voorkant



Impressie toekomstige situatie achterkant

2.2 Verkeer en parkeren

Verkeersgeneratie

Onderdeel van 'Nissewaard naar 2040' is dat de Raadhuislaan wordt omgevormd tot een autoluw gebied. Verkeer naar het centrum vanaf de Hekelingseweg rijdt nu nog over de Vredehofstraat en in het verlengde daarvan over de Marrewijklaan om vervolgens af slaan richting de Raadhuislaan. In de toekomst gaat het verkeer afslaan in de richting van de Breestraat om vervolgens vanaf daar weer op de Hekelingseweg te komen of zoals eerder aangegeven via de verlengde Marrewijklaan naar de kruising Hekelingseweg/ Ruwaard van Puttenweg.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van 71 appartementen. De appartementen zorgen voor een grotere verkeersaantrekkende werking dan het postkantoor in de huidige situatie. Het complex wordt ontsloten vanaf de Breestraat. Op basis van de inrichting van de omliggende wegen

is de verwachting dat de capaciteit van deze wegen groot genoeg is om het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling te verwerken.

Parkeren

De gemeente Nissewaard hanteert voor de parkeernormen de aanbevelingen van het CROW voor parkeren. Op grond van de omgevingsadressendichtheid mag de gemeente Nissewaard betiteld worden als sterk stedelijk. Het plangebied ligt in het centrum van Spijkenisse. Hierin is opgenomen dat per woning 1,4 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig zijn. Voor het appartementencomplex worden 71 parkeerplaatsen onder en achter het gebouw gerealiseerd. De parkeernorm voor de circa 85 m² commerciële dienstverlening is minimaal 1,3 en maximaal 1,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Er zijn dus maximaal 2 (1,8 x 1,1) parkeerplaatsen benodigd. De totale vraag naar parkeerplaatsen wordt daarmee 102 parkeerplaatsen. Deze zullen niet alle op eigen terrein worden gerealiseerd.

Tussen ontwikkelaar en gemeente zijn afspraken gemaakt om de resterende parkeerbehoefte in het openbaar gebied te realiseren. Het gaat afgerond om 31 parkeerplaatsen.

Aan Graafftraffic is de vraag gesteld of bij de ontwikkeling van de Posthuyslocatie 31 vrije parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers en commerciële dienstverlening in de directe omgeving aanwezig zijn (zie bijlage 7). Als uitgegaan wordt van een loopafstand van 100 meter voor bezoekers van bewoners en 300 meter voor commerciële voorzieningen (zie parkeernormennota Nissewaard) zijn er voldoende parkeerplaatsen in directe omgeving beschikbaar. Door de bouw van het Posthuys komen er niet alleen 31 parkeerplaatsen bij, maar er gaan ook 30 parkeerplaatsen verloren. Hiervan zijn 19 parkeerplaatsen een gevolg van de herinrichting van de Tuinstraat. De parkeerplaats bij de Tuinstraat kent nu 36 parkeerplaatsen (waaronder 4 gehandicaptenparkeerplaatsen). Hiervoor komen 20 parkeerplaatsen terug. Drie hiervan zijn bestemd voor deelauto's voor de bewoners van het Posthuys. Deze kunnen niet als openbare parkeerplaats worden meegerekend. Er komen dus 17 nieuwe openbare parkeerplaatsen (een parkeerplaats bij een oplaadpunt geldt als openbare parkeerplaats) terug en er verdwijnen ook 19 parkeerplaatsen. De andere 11 parkeerplaatsen die verloren gaan zijn direct naast het bestaande gebouw gesitueerd.

Voor de herontwikkeling zijn 31 vrije parkeerplaatsen nodig in het openbaar gebied. Daarnaast dienen 30 parkeerplaatsen gecompenseerd te worden door het verlies aan reguliere parkeercapaciteit als gevolg van de ontwikkeling. In totaal betekent dat er 61 vrije parkeerplaatsen in de directe omgeving aanwezig moeten zijn. Het parkeerterrein Breestraat heeft een capaciteit van 172 parkeerplaatsen. Op het drukste moment (koopavond 20.20 uur) waren hiervan 44 parkeerplaatsen bezet. Dit parkeerterrein kan de parkeerbehoefte van 61 plaatsen opvangen. Voor de goede orde kan worden vermeld dat de mensen die nu direct naast het bestaande gebouw parkeren dit oneigenlijk gratis doen. Zij zullen in de toekomst een dagkaart aan moeten schaffen of gebruik moeten maken van de kortparkeerplaatsen in de directe omgeving.

Openbare ruimte

In de huidige situatie staan rond het gebouw een aantal bomen. Deze zullen zo veel als mogelijk worden gespaard. In de toekomstige situatie zullen een aantal groenstroken aan de openbare ruimte rondom het gebouw toegevoegd worden om de verblijfskwaliteit te vergroten. De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte zal voldoen aan de gemeentelijk standaard.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is door de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu vastgelegd.

Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en in bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Het Rijk heeft 13 nationale belangen aangewezen. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Het plan betreft een lokale ontwikkeling in het centrum van Spijkenisse. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden geen specifieke uitspraken gedaan over deze of vergelijkbare ontwikkelingen. Wel dient getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De ladder wordt voor dit plan op provinciaal niveau getoetst (zie paragraaf 3.2.) omdat deze ook in de Provinciale Verordening is opgenomen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen. Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP 2002-2020)

In het gebied van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag is het verkeers- en vervoersbeleid van de stadsregio beleidsmatig gezien leidend. De provincie speelt een rol als wegbeheerder. Daarom wordt hier niet verder ingegaan op het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte

In 2019 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Mobiliteit vastgesteld. Het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte zijn op 20 februari 2019 (opnieuw) vastgesteld. Het aantal wijzigingen ten opzichte van eerdere versies is beperkt. Ten aanzien van de planlocatie zijn er geen wijzigingen opgetreden.

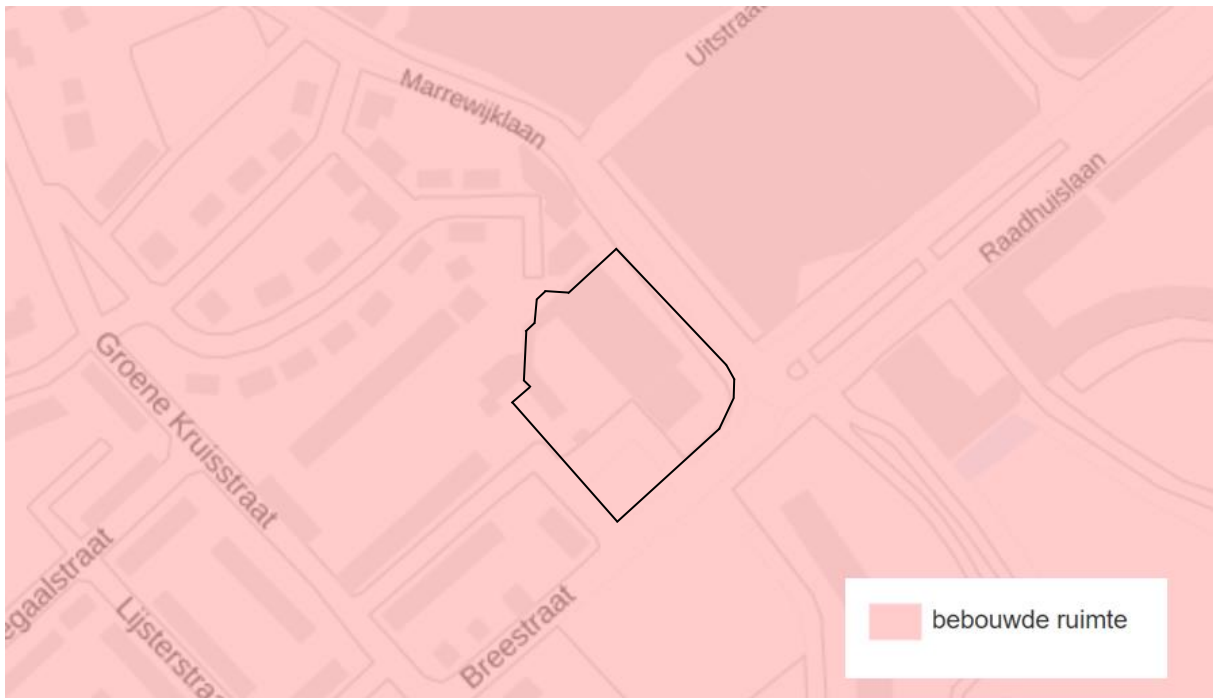
Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt het beleid beschreven van de provincie Zuid-Holland. Het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit hebben beide de status van een structuurvisie en beschrijven de manier waarop het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie uitgevoerd wordt (met welke instrumenten). De Verordening Ruimte beschrijft de regels vanuit het beleid en het programma. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Wel is het plangebied in het Programma Ruimte aangemerkt als bestaande bebouwde ruimte (zie afbeelding *Uitsnede Programma Ruimte*).



Uitsnede Programma Ruimte (het plangebied is zwart omkaderd).

Uit de verordening blijkt dat het plangebied gelegen is in de bebouwde ruimte en in de stedelijke agglomeratie. Het beter benutten van bebouwde ruimte en behoud en versterking van het leefklimaat van de bebouwde ruimte is hier het beleid. Met de beoogde ontwikkeling wordt een leegstaand 'bedrijfspan' vervangen door nieuwe woningen. Door het toevoegen van woningen wordt het draagvlak van de voorzieningen in het centrum verstevigd en wordt de levendigheid verbeterd. De leegstand wordt opgeheven. Door extra aandacht te besteden aan de openbare ruimte (meer groen) wordt ook op de begane grond de kwaliteit van het leefklimaat verbeterd. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de situatie sterk verbeterd. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten voor het beter benutten van de ruimte en de versterking van het leefklimaat van de bebouwde ruimte.

De ontwikkelingen binnen het plangebied leiden niet tot strijd met de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte of de Verordening Ruimte en komen juist overeen met de beleidsmatige uitgangspunten.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid 2 en 3 Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt 71 extra woningen mogelijk. Er is dus sprake van een stedelijke ontwikkeling. De woningen zijn regionaal afgestemd. Met het voorliggend plan wordt voorzien in deze concrete vraag. Het woningaanbod wordt uitgebreid met appartementen, waarbij de nieuwbouw voldoet aan de duurzaamheidseisen, zoals vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Daarnaast zullen op het dak zonnepanelen worden aangelegd, waarmee het complex gedeeltelijk in de eigen strookvoorziening kan voorzie.

Het voorliggende plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor sprake is van een intensivering van de bestaande ruimte. Derhalve kan worden voldaan aan de tweede voorwaarde van de Ladder.

Conclusie

Het toevoegen van appartementen wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling. Het plan voldoet aan de ladderonderbouwing, waarbij de woningen regionaal zijn afgestemd en zijn gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Daarnaast past de ontwikkeling binnen de provinciale doelstelling waarbij sprake is van het intensiveren van de bestaande bebouwde ruimte.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

Bij de planontwikkeling wordt geanticipeerd op het terugdringen van in eerste instantie het autobezit en in het verlengde daarvan het autogebruik. Hiervoor is de parkeernorm verlaagd ten opzichte van de standaard van 1,4 naar 1,03. Het aantal parkeerplaatsen is op eigen terrein blijft beperkt tot 71 (één per appartement). De bewoners krijgen daarnaast de beschikking over 3 deelauto's.

3.3 Regionaal beleid

Woonbeleid

Op 28 juni 2017 is de actualisatie van de woningmarktstrategie en woonvisie regio Rotterdam 2014 tot 2020 vastgesteld. Sinds januari 2017 wordt gewerkt aan een actualisatie van de woonvisie, met als doel in 2018 nieuwe woningmarktafspraken vast te stellen. Het 'Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam' is op 23 januari 2019 vastgesteld. In het Regioakkoord maken de veertien gemeenten van het Samenwerkingsverband Wonen zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden.

Woningbehoefte Nissewaard

De woningbehoefteraming (WBR) is een berekening met binnenlands migratiesaldo-nul per gemeente (er is wél vestiging en vertrek met afwijkende samenstelling) of met andere woorden: er verlaten net zoveel woningenzoekenden de gemeente als de gemeente verlaten. Dit is te zien als basisberekening: hoeveel woningen zouden er in theorie bij moeten komen als er per saldo geen (binnenlandse) winst of – verlies plaats zou vinden. Deze prognose is te gebruiken als een inschatting van de woningbehoefte van de eigen bevolking van een gemeente.

De bevolkingsprognose (BP) zegt iets over potentiële marktkansen voor bouwprogramma's vanuit demografie. De bouwprogramma's van gemeenten zijn hierin doorgerekend, waarbij vanuit demografische ontwikkelingen wordt bekeken of er huishoudens zijn voor die woningen.

De WBR en BP geven op een verschillende manier een indicatie van de woningbehoefte. Het resultaat kan worden gebruikt op schaal van de woningmarkt van een regio of sub-regio. De cijfers zeggen nog niets over woonmilieu, voorkeuren of prijsklassen.

Het plan voor het Posthuys is afgestemd met de (nieuwe) regionale woningbouwmonitor.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP 2003-2020)

De stadsregio Rotterdam is verantwoordelijk voor de uitwerking van het landelijk verkeers- en vervoersbeleid voor de regio. Het beleid zou gebaseerd moeten zijn op een Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), maar bij het ontbreken van een vastgesteld NVVP is door de stadsregio een RVVP opgesteld in de geest van het concept-NVVP. Het RVVP 2003-2020 is op 17 december 2003 door de regioraad vastgesteld. Relevant beleidsuitgangspunt in het RVVP is een goede bereikbaarheid voor personen (binnen richtlijnen voor maximale reistijden) van locaties, waar bovenlokale voorzieningen zijn gevestigd. De overige beleidsuitgangspunten hebben betrekking op de reistijd naar verschillende bestemmingen, de bereikbaarheid voor het goederenvervoer, het inrichten van 'knooppunten', waarop uitwisseling tussen verschillende vervoerswijzen mogelijk is, het bundelen van grote verkeersstromen en de kwaliteit van het openbaar vervoer. De doelstelling in het 'oude' RVVP, dat de groei van het autoverkeer beperkt dient te blijven tot maximaal 15%, is verlaten. In het nieuwe RVVP is het uitgangspunt "mobiliteit mag", maar binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid, met het oog op schaarste aan ruimte en aan financiële middelen.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

Op 13 mei 2009 heeft het gemeentebestuur (toen nog gemeente Spijkenisse) de gemeentelijke structuurvisie voor de periode 2010-2020 vastgesteld.

De Structuurvisie geeft de ruimtelijke en functionele ontwikkeling in Spijkenisse op hoofdlijnen weer. De visie is het uitgangspunt voor de politieke agenda. Geen dichtgetimmerd eindplan, maar het vertrekpunt van de gemeente voor gesprekken met hogere overheden, marktpartijen en partners om ontwikkelingen en investeringen in de stad te initiëren. In de visie zijn de volgende kernkwaliteiten geformuleerd;

1. Ligging aan de rand van de Randstad tussen stad en strand
2. Stadsranden en stadsentrees
3. Verbindende elementen
4. Wonen in Spijkenisse
5. Kwalitatief hoogwaardig stadscentrum
6. Sociaal-culturele kwaliteiten

De Structuurvisie biedt negen punten voor de politieke agenda van het gemeentebestuur van Spijkenisse: ideeën voor verbeteringen in negen gebieden. Het plangebied is gelegen in één van deze negen gebieden.



Uitsnede Structuurvisie (plangebied zwart omcirkeld)

Het plangebied is aangeduid als een herstructureringsgebied. Door het oude gebouw te slopen en een nieuw gebouw te bouwen wordt het gebied geherstructureerd, zowel functioneel als ruimtelijk. Door het toevoegen van appartementen op de rand van het centrum kan het draagvlak van de winkelfunctie worden versterkt. Door de stedenbouwkundige opzet van het gebouw draagt het gebouw bij aan de transformatie aan de rand van het centrum. De uitstraling van het centrum van Spijkenisse wordt hierdoor verstevigd. De ontwikkeling voegt zich in de ontwikkeling die het centrum de laatste jaren heeft doorgemaakt.

Wonen

Op 26 januari 2016 is de woonvisie "Nissewaard woont" vastgesteld. In deze visie zijn onder meer de gemeentelijke woning ambities beschreven. Door demografische ontwikkelingen zal er in Nissewaard minder grootschalige nieuwbouw plaatsvinden dan voorheen. De focus zal verschuiven naar het transformeren van bestaande bebouwing, zodat die meer is afgestemd op de woonbehoeften van de huidige en toekomstige bewoners. Hierbij richt Nissewaard zich op haar eigen inwoners en op mensen uit de middenklasse die nu elders wonen.

Voor nieuwbouw is de ambitie opgesteld dat er alleen nog nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd in segmenten en woonmilieus die iets toevoegen. Hierbij gelden vijf basisprincipes:

- het woningaanbod is toekomstbestendig;
- de wijken en dorpen zijn gezinsvriendelijk;
- de wijken en dorpen bieden sociale geborgenheid;
- de wijken en dorpen zijn zelfvoorzienend;
- de woonomgeving is groen en open.

Als eis vanuit het Rijk is geformuleerd dat nieuwbouw zich concentreert rondom en binnen de bestaande bebouwing. De woning zijn toekomstbestendig en bieden sociale geborgenheid, en voldoen aan twee van de basisprincipes.

In november 2017 is een ontwikkelperspectief voor Spijkenisse opgesteld, Nissewaard naar 2040. Voor nieuwe verstedelijking ligt een sterke basis in de bestaande structuur. Dit biedt onder ander de kans voor de grote woningbouwopgave in heel Zuid-Holland die voor een deel in Spijkenisse kan worden opgelost. Over woningbouw wordt onder andere gezegd dat er een hernieuwde balans huurkoop gevonden moet worden en het differentiëren van de woningvoorraad moet worden aangepakt. Het is ambitie dat mensen in Nissewaard een complete wooncarrière kunnen maken. Met de realisatie van het Posthuys ontstaat er ruimte voor mensen in de tweede helft van hun wooncarrière. Deze mensen laten elders een – meestal vrijstaande – woning achter. De bouw bevordert de doorstroming in de woningmarkt.

Het plangebied bevindt zich in het centrum van Spijkenisse. In het visiedocument wordt beschreven dat hier goede mogelijkheden voor inbreiding liggen. Ook staat beschreven dat het centrum meer naar buiten oriënteert moet worden door woon-werk functies aan centrumring toe te voegen. Het voorliggend plan draagt hierbij aan bij omdat met de realisatie van het complex verdichting in het centrum plaatsvindt. Met de commerciële ruimte wordt een beperkte bijdrage geleverd aan het versterken van de bedrijvigheid (werken) aan de centrumring.

Geactualiseerde woningbehoefte

In de periode 2017 tot 2025 worden in de regio 44.051 woningen gebouwd en 8.533 woningen gesloopt. Een netto toevoeging van 35.518 woningen. Per jaar worden 5.506 woningen opgeleverd. Een stijging van 900 woningen ten opzichte van de peiling in 2016 en een forse stijging ten opzichte van de prognoses in "Dat spreken we af", die uitging van een jaarlijks gemiddelde van 4000 opgeleverde woningen. De aantrekkelijke markt en toenemende behoefte zijn terug te zien in het woningbouwprogramma.

In de notitie over de woningmarkt van Voorne-Putten is gesproken over een groei van het aantal huishoudens van Nissewaard met een geraamde toename van 100 tot 200 per jaar. Het planaanbod was voor Nissewaard 982 woningen van 2014 – 2019. Dit is een gemiddelde van 163 woningen per jaar. Voor de periode 2020 – 2029 staan er ruim 1500 woningen in de woningbouwplanning van Nissewaard. Met de actualisatie is er meer ruimte ontstaan.

Conclusie van het geheel is dat het voorliggende plan een bijdrage kan leveren aan de realisatie van voldoende woningen in Nissewaard voor de komende jaren. De geplande woningen zijn bovendien regionaal afgestemd.

Welstandsnota Nissewaard

De ‘Welstandsnota Nissewaard 2017’ bevat de basisvoorwaarden, waaraan de bouwaanvragen op welstandaspecten getoetst zullen worden. Er worden criteria benoemd die ertoe moeten bijdragen dat de toekomstige bebouwing past in de omgeving. De welstandsnota richt zich op relatief kleine bouwopgaven van een of enkele gebouwen, uitbreidingen van bestaande bebouwing en kleine bouwwerken in bestaande stedelijk- en buitengebied. Het voorliggende plan is op 12 februari 2019 in een vooroverleg met de welstandscommissie besproken. Op het plan is positief gereageerd. De formele toets volgt in de vergunningsfase.

Gemeentelijk rioleringsplan 2017 - 2021

Het gemeentelijk rioleringsplan voor de periode 2007 – 2021 beschrijft op welke wijze de gemeente invulling geeft aan de wettelijke zorgplicht voor stedelijk afval-, hemel- en grondwater. Het GRP is samen met het Waterschap Hollandse Delta opgesteld.

In grote lijnen is de invulling van de zorgplicht gelijk aan het niveau van de afgelopen jaren. Op enkele onderdelen is het beleid aangescherpt of verdient het extra aandacht. De speerpunten van de gemeente zijn:

- Het blijven beschermen van de volksgezondheid en het milieu,
- Lozen en beheer van aansluitleidingen,
- Klimaatadaptatie & integraal programmeren,
- De verantwoordelijkheid ten aanzien van grondwater,
- Samenwerking in de afvalwaterketen Voorne-Putten.

Er zijn tal van activiteiten nodig om het bestaande areaal in stand te houden en te anticiperen op de toekomst. Dit vertaalt zich voor de gemeente in de volgende acties:

- Planmatig beheer en onderhoud van bestaande voorzieningen conform het dynamisch beheerplan,
- Het vervangen en renoveren van kwalitatief slechte riolering in combinatie met de bovenliggende verharding, het groen en klimaatadaptieve maatregelen,
- Meten aan het systeem zodat we op de praktijk gebaseerde beslissingen kunnen nemen,
- Nader onderzoek naar de voor wateroverlast gevoelige locaties binnen de gemeente.

Bij nieuwe ontwikkeling gelden de volgende uitgangspunten

- Inzameling van het binnen gemeentelijk gebied geproduceerde afvalwater;
- Inzameling van het hemelwater dat niet mag of kan worden gebruikt voor de lokale waterhuishouding;

- Transport van het ingezamelde water naar een geschikt lozingspunt, waarbij:
 - Ongewenste emissie naar oppervlaktewater, bodem en grondwater worden voorkomen;
 - Geen overlast voor de omgeving wordt veroorzaakt.

In het plan Het Posthuys te Spijkenisse is hier rekening mee gehouden. Beheer en onderhoud van de riolering is in handen van de gemeente Nissewaard en hemelwater wordt gescheiden ingezameld. De halfverdiepte parkeergarage krijgt een sedumdak. Deze wordt gebruikt om het regenwater gedeeltelijk te bufferen en vertraagd af te voeren.

Verkeersbeleid

De lokale taken op het gebied van verkeer en vervoer worden door de gemeente uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Stadsregio Rotterdam. Belangrijk blijft het verbeteren van de externe bereikbaarheid van Nissewaard. Het beleid van de gemeente Nissewaard is verder geconcretiseerd in de Mobiliteitsagenda 2020+.

De overlast door de aanwezigheid van autoverkeer in met name de verblijfsgebieden moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Selectief autogebruik moet daarom worden nagestreefd. Het niet-noodzakelijke verkeer dient te worden teruggedrongen door het openbaar vervoer en het fietsverkeer een grotere rol te laten spelen in het mobiliteitsgedrag. Het autoverkeer dient op de gebiedsontsluitingswegen gebundeld te worden.

Het flankerend beleid komt onder meer tot uiting door de mogelijkheden van vervoersmanagement uit te werken. Er is extra aandacht voor de infrastructuur en exploitatie van het openbaar vervoer. In aanvulling op de tweede metroverbinding met Rotterdam via Schiedam, heeft de gemeente zich ingezet voor verbetering van de busdiensten, de realisering van "Park & Ride" plaatsen (o.a. bij de Heemraadlaan) en openbaar vervoer over water (aanlegsteiger watertaxi).

Voltooiing van het fietspadennet, onder andere door ontbrekende schakels aan te leggen, is een maatregel om het fietsverkeer te bevorderen. Ook het afstemmen van de bebordingssystematiek is een van de acties die past binnen het mobiliteitsbeleid van Nissewaard.

In paragraaf 2.2. is er een toelichting op het parkeren en verkeersgeneratie gegeven.

Door de parkeermogelijkheden bij het complex te beperken tot 1 auto per woning en het aanbieden van deelauto's wordt het autobezit ontmoedigd. Een extra, tweede auto zal in de openbare ruimte moeten worden geparkeerd. Dit zal een drempel zijn voor de aanschaf van een tweede auto, zeker wanneer een alternatief in de vorm van een deelauto voorhanden is.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De realisatie van 71 appartementen wordt aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject en komt voor in de eerste kolom van de D-lijst horende bij het Besluit milieueffectrapportage (categorie 11.2). De drempelwaarde wordt gegeven in kolom 2. Relevant is hier dat oor woningbouw geldt dat er sprake moet zijn van een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen. Dit wordt logischerwijs niet gehaald. Hoewel de drempelwaarde dus niet worden overschreden, dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld.

Dit kan dit niet meer uitsluitend in de vorm van een paragraaf in de toelichting van het bestemmingsplan. Door de initiatiefnemer moet (vanwege een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage een 'aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' worden opgesteld. Dit geldt voor alle in het Besluit milieueffectrapportage genoemde activiteiten van de D-lijst die onder de drempelwaardes vallen. In de aanmeldnotitie moet volgens de Wet milieubeheer in ieder geval een beschrijving van de activiteit (fysieke kenmerken en locatie) en van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen voor het milieu worden opgenomen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de relevante criteria van bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn en, voor zover relevant, met de beschikbare resultaten van andere relevante beoordelingen van gevolgen voor het milieu. De beoordelingscriteria uit bijlage III gaan vooral in op de kenmerken van het project (omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, enz.), de plaats van het project (bestand grondgebruik, de kracht van de natuurlijke hulpbronnen, het opnamevermogen van het natuurlijk milieu) en kenmerken van het potentiële effect (grootte en ruimtelijk bereik van de effecten, de aard van het effect, enz.) In de aanmeldnotitie wordt hiervoor zover relevant nader op ingegaan. De aanmeldnotitie is als bijlage 1 bijgevoegd.

Uit de aanmeldnotitie blijkt dat er sprake is van nadelige milieueffecten. Deze effecten zijn weloverwogen beoordeeld en waar compensatie gevraagd is zal worden gecompenseerd. Om de effecten te beperken zullen de nodige maatregelen worden doorgevoerd. Op basis van de aanmeldnotitie kan worden geconcludeerd dat de nadelige effecten te reguleren zijn en dat een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

Over deze aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag vervolgens binnen zes weken na de datum van ontvangst, een beslissing omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Beleid en regelgeving

Rijksbeleid

Erfgoedwet

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die, naar verwachting, in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Voor de planlocatie is alleen het aspect archeologie relevant.

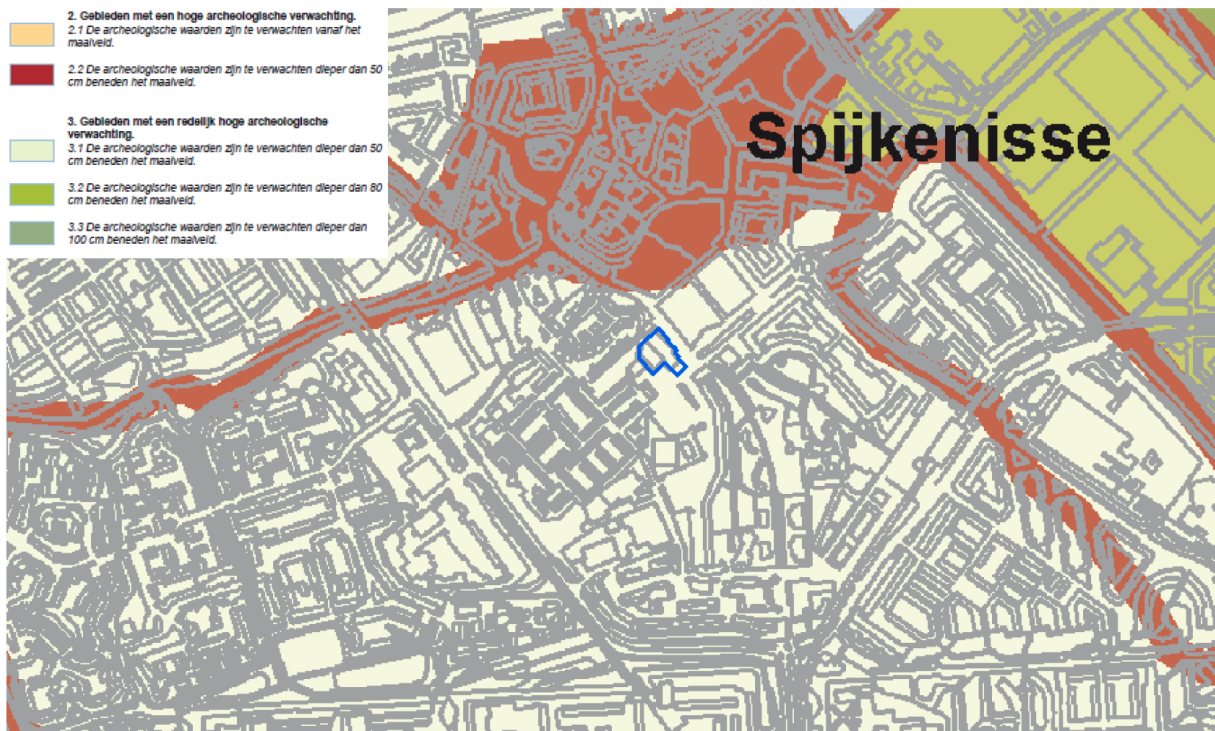
Provinciaal beleid

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De terreinen waarvan de archeologische waarde bekend is, staan aangegeven op kaart 1b Archeologische waarden van de Cultuur Historische Atlas van de provincie Zuid-Holland. Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) staat de zogenaamde verwachtingswaarde aangegeven. Bij het ontwikkelen van plannen is het van belang de kaart 1b en de IKAW te gebruiken. De provincie Zuid-Holland gebruikt beide kaarten bij advisering en beoordeling van (wijziging van) bestemmingsplannen, bij het verlenen van ontgrondingvergunningen en bij advisering over aanlegvergunningen, bodemsaneringen en peilbesluiten.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Nissewaard beschikt over een gemeentelijke archeologische beleidskaart (zie afbeelding hieronder). Volgens deze kaart ligt het plangebied in een zone met een 'redelijk hoge' archeologische verwachting, hetgeen in het bestemmingsplan Centrum 2012 is verwerkt tot een dubbelbestemming archeologie Waarde 3. In een dergelijke zone dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden bij ingrepen groter dan 200 m² en dieper dan 50 cm –mv. Binnen het plangebied zijn geen archeologische waarnemingen of vondsten geregistreerd. In de directe omgeving, in de historische kern van Spijkenisse, heeft al veel archeologisch onderzoek plaatsgevonden, waarbij veel vondsten zijn gedaan uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd.



Uitsnede gemeentelijke beleidskaart gemeente Nissewaard

4.2.2 Onderzoek

In het vigerend bestemmingsplan is een archeologische dubbelbestemming opgenomen (Waarde-Archeologie -3). Er geldt een archeologische onderzoeksverplichting wanneer bodemverstoringen worden voorzien met een oppervlakte van meer dan 200 m² en een diepte van meer dan 0,50 meter beneden maaiveld. De werkzaamheden vergen meer dan 200 m² extra oppervlakte ten opzichte van de huidige situatie en reiken dieper dan 50 cm. Het is daarom wel nodig om archeologisch onderzoek te verrichten.

Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie heeft een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd voor een plangebied aan de Marrewijklaan 18-20 te Spijkenisse in de gemeente Nissewaard. Hieronder worden de conclusie en advies beschreven. Het volledige rapport is opgenomen als bijlage 2.

Op basis van de resultaten van dit bureauonderzoek geldt er een middelhoge kans op het aantreffen van een vindplaats uit het Neolithicum tot de Romeinse tijd binnen het plangebied in de top van het Hollandveen, welke zich in het plangebied naar verwachting rond 1,8 meter beneden maaiveld (circa 3,20 m-NAP) bevindt. Gezien de omvang en diepte van de nieuwbouw is de kans aanwezig dat deze mogelijk aanwezige waarden verstoord worden bij de werkzaamheden (graafwerkzaamheden, heien). Dit geldt met name voor het nog onbebouwde (zuidwestelijke) deel van het plangebied; het is echter ook niet bekend tot welke diepte de huidige bebouwing de ondergrond verstoord heeft.

In het kader van de nieuwbouw van de woning adviseert Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie daarom een inventariserend veldonderzoek (verkennende en karterende fase) uit te voeren om het archeologisch verwachtingsmodel te toetsen en om uitsluitsel te geven of er daarna nog andere vervolgstappen in het kader archeologische monumentenzorg (AMZ-cyclus) in relatie tot de planontwikkeling nodig zijn.

Het bevoegd gezag, de gemeente Nissewaard, kan op basis van dit advies een besluit te nemen ten aanzien van eventueel vervolgonderzoek. Ook wanneer het bevoegd gezag besluit dat vervolgonderzoek niet noodzakelijk is en (delen van) het plangebied wordt vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkelingen, blijft de meldingsplicht archeologische toevalsvondst of waarneming van kracht (Erfgoedwet, artikel 5.10 Archeologische toevalsvondst).

4.2.3 Aanbevelingen

Geadviseerd wordt om een inventariserend vervolgonderzoek te doen. Het is aan het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om een mening te vormen en hierover uitsluitel. De gemeente kan ook besluiten het advies niet op te volgen.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1 Beleid en regelgeving

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies in de nabijheid van wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

4.3.2 Onderzoek

In de directe omgeving zijn twee relevante bestemmingen gelegen. Ten noordoosten van het plangebied is de bestemming 'Centrum' gelegen. Binnen deze bestemming is het mogelijk om woningen te combineren met bedrijven tot ten hoogste categorie B1. In de toelichting op de staat van bedrijfsactiviteiten is aangegeven dat dergelijke bedrijfsactiviteiten direct naast of beneden woningen zijn toegestaan. Deze bestemming leidt dan ook niet tot belemmeringen.

Ten noorden van het plangebied is de bestemming 'Dienstverlening' gelegen. Een dergelijke inrichting heeft een richtafstand van 10 meter. Echter is hier sprake van een gemend gebied waardoor de richtafstand terug gebracht kan worden naar 0 meter. Tevens is direct boven deze bestemming reeds een woning gerealiseerd en bovendien zijn meerdere woningen op korte afstand van de bestemming gelegen. Ook voor deze bestemming worden geen belemmeringen verwacht.

4.3.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van Bedrijven en Milieuzonering bestaat er geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Beleid en regelgeving

Wet bodembescherming (Wbb)

De Wet bodembescherming (Wbb) stelt regels om de bodem en het zich daar in bevindende grondwater te beschermen. Enerzijds bevat deze wet bepalingen ter regulering van handelingen die een bedreiging vormen voor de bodem en het grondwater. Als er toch een verontreiniging optreedt dienen maatregelen te worden genomen om de verontreiniging zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Deze zorgplichtbepaling verplicht bij (dreigende) bodemverontreiniging, dus ook van het grondwater, tot het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden geveerd. De zorgplicht geldt alleen voor zogenaamde 'nieuwe' bodemverontreinigingen, dit zijn gevallen die op of na 1 januari 1987 zijn ontstaan.

Anderzijds moeten bestaande verontreinigingen (ontstaan voor 1 januari 1987) worden aangepakt en gesaneerd of beheerd. Er is sprake van een geval van ernstige verontreiniging indien voor ten minste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m³ bodemvolume in het geval van bodemverontreiniging, of 100 m³ poriënverzadigd bodemvolume in het geval van een grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde. Als een geval van ernstige verontreiniging is vastgesteld dan is er sprake van een potentieel risico dat aanleiding geeft tot een vorm van saneren of beheren.

Besluit en Regeling bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) met bijbehorende Regeling bevat het wettelijk kader voor het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie op of in de bodem of in oppervlaktewater. Voor toepassing in oppervlaktewater is een specifieke zorgplicht in het Besluit bodemkwaliteit opgenomen om nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater te voorkomen. Voor toepassing op de landbodem is deze al afdoende opgenomen in de Wet Bodembescherming. Het generieke kader van het Besluit bodemkwaliteit is van toepassing op elk gebied waarvoor geen gebiedspecifiek beleid is vastgesteld. Uitgangspunt van het generieke kader voor landbodems is dat de kwaliteit van de toe te passen grond of baggerspecie moet aansluiten bij de functie die de bodem heeft. Ook mag de actuele kwaliteit van de ontvangende bodem niet verslechteren. Naast de toetsingskaders voor gebiedspecifiek en generiek beleid, kent het Besluit nog een andere categorie van toepassingen: grootschalige toepassingen. Bij deze categorieën hoeft niet te worden getoetst aan de kwaliteit van de ontvangende bodem. Wél moet worden voldaan aan de kwaliteitseisen en randvoorwaarden die het Besluit stelt aan deze toepassingen.

Nota bodembeheer regio Voorne-Putten

De regio Voorne-Putten bestaat uit de gemeenten Westvoorne, Brielle, Hellevoetsluis en Nissewaard.

Specifieke situaties en aanvullende bepalingen voor Nissewaard

Vrijstelling van bodemonderzoek

In volgende gevallen kan de gemeente vrijstelling verlenen voor het uitvoeren van een bodemonderzoek:

1. Het bouwwerk raakt de grond niet of het bestaande feitelijk gebruik blijft gehandhaafd.
2. Het te bebouwen oppervlak is kleiner dan 50 m².
3. Het bouwwerk heeft geen woon- of verblijfsfunctie, dat wil zeggen dat in het gebouw minder dan twee uur per dag mensen aanwezig zijn;
4. Op de bodemkwaliteitskaart (ontgravingskaart) valt de locatie binnen de zone schone grond. Toelichting: aangezien in de Bouwverordening is vastgelegd dat ontheffing verleend kan worden bij een omgevingsvergunning (aspect bouwen) omdat er voldoende gegevens bekend zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, wordt de bodemkwaliteitskaart in combinatie met de nota bodembeheer geaccepteerd bij bouwaanvragen op onverdachte locaties.

In de situaties 2 t/m 4 geldt de vrijstelling alleen indien de locatie onverdacht is met betrekking tot bodemverontreiniging (puntbronnen of diffuus verspreide verontreiniging). Hiertoe wordt een historische toets uitgevoerd. In de situaties 2 en 3 wordt dit door de gemeente gedaan. In situatie 4 vult de aanvrager van de vergunning het formulier 'Historische toets' in. Op basis hiervan beoordeelt de gemeente of vrijstelling verleend kan worden. Als dit niet het geval is, moet de aanvrager alsnog een bodemonderzoek uitvoeren.

Verhoogde gehalten metalen in het grondwater

In de regio komen verhoogde gehalten aan zware metalen in het grondwater voor. Bij matig tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen dient per situatie bekeken te worden of sprake is van een bodemverontreiniging of natuurlijk verhoogde achtergrondgehalten. Indien verhoogde gehalten aan zware metalen kunnen worden gerelateerd aan bedrijfsactiviteiten op of in de omgeving van het onderzochte perceel dient altijd een herbemonstering plaats te vinden. Op basis van de resultaten van de herbemonstering dient per geval bepaald te worden of nader onderzoek noodzakelijk is. Indien de verhoogde gehalten niet gerelateerd kunnen worden aan bedrijfsactiviteiten en er geen sprake is van een verontreiniging van de grond, is mogelijk sprake van een natuurlijk verhoogd achtergrondgehalte. Herbemonstering is, mits voldoende onderbouwd, dan niet noodzakelijk.

Asbestonderzoek

Asbestonderzoek is verplicht bij bodemonderzoeken van locaties die op grond van voorinformatie uit terreinbezoek, vooronderzoek of tijdens veldwerkzaamheden verdacht zijn gebleken op het voorkomen van asbest. Dit betreft onder andere:

- Erven van agrarische bedrijven met bebouwing van voor 1993 of waar voor 1997 sloopwerkzaamheden zijn uitgevoerd;
- Autosloperijen;
- Puinhoudende bodemlagen;
- Oude ophooglagen binnen de bebouwde kom.

4.4.2 Onderzoeken

Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie. In het vigerende bestemmingsplan 'Centrum' zijn de gronden waarop de appartementen zijn voorzien, bestemd als 'Dienstverlening' en als 'Verkeer'. Binnen deze bestemmingen zijn de appartementen niet toegestaan. De ontwikkeling voorziet in het realiseren van een gevoelige(re) functie dan de huidige. Bodemonderzoek wordt om deze reden noodzakelijk geacht.

In 2012 heeft ingenieursbureau Mol voor het gehele plangebied een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het volledig rapport is opgenomen als bijlage 3.

Op basis van de resultaten van het verkennend onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Bovengrond:
De bovengrond is licht verontreinigd met PCB.
- Ondergrond:
In de ondergrond zijn geen parameters boven de achtergrondwaarde aangetoond.
- Grondwater:
Het grondwater is licht verontreinigd met Barium.

In het grondwater is een licht verhoogd gehalte aangetoond voor Barium. Echter de onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het instellen van verder onderzoek. De resultaten benaderen geenszins de toetswaarde voor nader onderzoek.

Opgemerkt wordt dat indien bijvoorbeeld bij herinrichtingswerkzaamheden grond vrijkomt, die niet ter plaatse kan worden hergebruikt, er restricties gelden ten aanzien van het hergebruik. Binnen het project wordt gewerkt met een gesloten grondbalans. Er zal geen grond worden afgevoerd.

4.4.3 Conclusies

Er is geen vervolgonderzoek nodig. Het aspect 'Bodem' geeft geen problemen voor dit plan.

4.5 Externe Veiligheid

4.5.1 Beleid en regelgeving

Gemeentelijk beleid: Visie Externe veiligheid

Bij Externe Veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven.

Er worden twee normstellingen gehanteerd:

- Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers.
- Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats.

Bij plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, ervan uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op deze plaats aanwezig is.

Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoemd: risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergegeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

4.5.2 Onderzoek

Op basis van de gegevens uit de risicokaart is onderzocht of er relevante risicobronnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn.



Afbeelding 4.2: Uitsnede risicokaart met globale ligging van het plangebied is blauw omcirkeld

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen risicobronnen aanwezig. Op grotere afstand zijn echter de volgende risicobronnen gelegen waarvan het invloedsgebied rijkt tot aan het plangebied:

- De Rijke Northern Europe B.V.
- Pro Delta Environmental Support B.V.
- Transportroute gevaarlijke stoffen N493 Groene Kruisweg/ Hartelweg
- Transportroute gevaarlijke stoffen A15
- Transportroute Havenspoorlijn/Betuweroute

Inrichtingen

Op het industrieterrein Halfweg bevinden zich de bedrijven: 'De Rijke Northern Europe B.V.' en 'Pro Delta Environmental Support B.V.'. Beide bedrijven houden zich bezig met de opslag van koopmansgoederen en gevaarlijke stoffen. Het risico wordt voornamelijk veroorzaakt door een loodsbrand waarbij stikstofhoudende stoffen zijn betrokken. Deze bedrijven bevinden zich op circa 2,6 km ten noordwesten van het plangebied.

In het document: 'Inventarisatie risicobronnen, gemeente Spijkenisse' (DCMR, 2012) is gesteld dat het invloedsgebied van De Rijke Northern Europe B.V en Delta Environmental Support B.V. respectievelijk 7520 en 2655 meter bedragen. Het groepsrisico-aandachtsgebied is voor beide bedrijven volgens regionale uitgangspunten vastgesteld op 1500 meter. In bovengenoemd document is tevens bepaald dat bij ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied tussen het GR-aandachtsgebied en het invloedsgebied geen berekening van het groepsrisico hoeft te worden uitgevoerd en er ook geen volledige verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is. Wel dient er een beschrijving te worden gegeven van de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid'.

Transportroutes

De transportroute gevaarlijke stoffen N493 Groene Kruisweg bevindt zich op circa 600 meter ten noorden van het plangebied. Op het westelijke gedeelte van de Groene Kruisweg tot de kruising met de Hartelweg en de Hartelweg vindt vervoer van meerdere categorieën gevaarlijke stoffen plaats, waaronder zeer toxisch gas. Op het gedeelte vanaf de Hartelweg tot aan het lpg-station aan de tramdijk 5 vindt enkel vervoer van LPG plaats naar dit tankstation. LPG heeft een invloedsgebied van 355 meter, waardoor het plangebied buiten het invloedsgebied voor dit weggedeelte valt. Wel bevindt het plangebied zich binnen het invloedsgebied van het eerstgenoemde weggedeelte Groene Kruisweg/Hartelweg. De toxische gassen die over deze wegen vervoerd worden hebben een invloedsgebied van meer dan vier km.

De rijksweg A15 en de havenspoorlijn (onderdeel van de Betuweroute) bevinden zich circa 2,5 km ten noorden van het plangebied. Ook hier worden o.a. zeer toxische gassen vervoerd, waardoor het invloedsgebied van meer dan vier km tot aan het plangebied reikt.

Er dient daarom een beschrijving gegeven te worden van de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid'.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen. In het plangebied worden geen functies mogelijk gemaakt die specifiek bedoeld zijn voor personen met een beperkte zelfredzaamheid, zoals kinderen van 0 tot 4 jaar, ouderen, gehandicapten of gevangenen.

Het maatgevende scenario voor zowel beide bedrijven als de transportroutes is een toxische wolk. Tijdens een brand bij een inrichting met gevaarlijke stoffen of een incident met een ketelwagon op het spoor of tankwagen op de weg kan een wolk met giftige stoffen vrijkomen en zich verspreiden in de omgeving. Aanwezigen kunnen het beste binnen in gebouwen schuilen tegen de toxische effecten van het scenario.

Mogelijkheden tot voorbereiden van bestrijding en beperking van rampen

Risicocommunicatie naar de toekomstige bewoners is zeer belangrijk. Bij aankoop van een woning of het sluiten van een huurcontract kunnen de bewoners op de externe veiligheidsrisico's gewezen worden. Er kan informatie worden verstrekt over de maatregelen die zijn getroffen ter voorkoming en bestrijding van incidenten en over de daarbij te volgen gedragslijn. Het is wellicht wenselijk om een

kettingbepaling af te dwingen, zodat toekomstige bewoners ook van de situatie op de hoogte zijn. De gemeente heeft in dit kader een informatieplicht.

Ten behoeve van de zelfredzaamheid is het van belang dat het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) wordt ingezet.

In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd bij ontwikkelingen afsluitbare ventilatiesystemen in gebouwen toe te passen waarmee kan worden voorkomen dat toxische stoffen binnentreden. Daarnaast dient aandacht te worden gevraagd voor de detaillering van gevels, ramen en kozijnen, zodat deze goed luchtdicht zijn uitgevoerd volgens de normen uit het Bouwbesluit 2012. Het is belangrijk om tijdens de bouw te controleren of dit goed wordt uitgevoerd. Aangezien het toepassen van een afsluitbare mechanische ventilatie niet middels het Bouwbesluit kan worden afgedwongen, dient hierover actief gecommuniceerd te worden de initiatiefnemer van het bouwproject.

4.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan. Bij uiteindelijke planvorming is advies gevraagd aan de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Er is geen inhoudelijke reactie ontvangen.

4.6 Geluid

4.6.1 Beleid en regelgeving

Wet geluidhinder

Op grond van artikel 76 van de Wet geluidhinder wordt bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder, voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen langs die weg, de waarden in acht genomen die ingevolge artikel 82 en 100 als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt.

Artikel 74 van de Wet geluidhinder stelt dat voor het bepalen van de geluidsbelasting iedere weg in beschouwing dient te worden genomen, tenzij er sprake is van woonerf, dan wel van een maximumsnelheid van 30 km/u. De omvang van het gebied dat in de beschouwing moet worden betrokken hangt af van het aantal rijstroken van de weg. Voor wegverkeerslawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB; de maximale ontheffingswaarde is 63 dB.

Voor spoorweglawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde tot 68 dB.

De Wet geluidhinder verplicht om industrieterreinen waarop lawaai veroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen lawaai makende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezonde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden -max. 55 dB(A)- zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten.

Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Hogere waardenbeleid gemeente Nissewaard

De gemeente Nissewaard heeft nadere voorwaarden gesteld bij het verlenen van hogere waarden. Deze voorwaarden zijn vastgelegd in de 'Hogere grenswaardenbeleid Wet geluidhinder gemeente Nissewaard', d.d. 21 november 2016.

Het beleid is erop gericht om (nieuwe) geluidhindersituaties zoveel mogelijk te voorkomen. Het uitgangspunt in dat beleid is dat met nieuwe ruimtelijke plannen een goede leefomgevingskwaliteit voor bewoners moet worden gerealiseerd. Het vaststellen van hogere waarden kan alleen als toepassing van geluidreducerende maatregelen tot de voorkeurswaarde onvoldoende doeltreffend zal zijn, of stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

Het vaststellen van hogere waarden is alleen mogelijk indien de woningen beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte. Daarnaast dient bij het bouwplan rekening te worden gehouden met een akoestisch optimale indeling van de woning (gevoelige ruimten aan de geluidluwe gevel).

Onder een geluidluwe gevel wordt verstaan: een gevel van een woning waar de geluidbelasting laag is. Voor wegverkeerslawaai is dit een geluidbelasting van 53 dB. Onder een geluidluwe buitenruimte wordt verstaan: een bij de woning behorende buitenruimte die grenst aan de geluidluwe gevel, waarbij de geluidbelasting in principe niet meer dan 5 dB hoger mag zijn dan bij de geluidluwe gevel. Voor wegverkeerslawaai is dit een geluidbelasting van 58 dB. Het betreft de cumulatief geluidbelasting door het verkeer op alle wegen en zonder toepassing reductie artikel 110g Wgh.

4.6.2 Onderzoek

Binnen het bestemmingsplan 'Het Posthuys' wordt voorzien in de bouw van 71 appartementen op de hoek van de Marrewijklaan en de Breestraat.

Deze nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de Raadhuislaan en het 50 km-deel van de Marrewijklaan en de zone rond het industrieterrein Botlek/Pernis. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) moet daarom akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is eveneens onderzoek gedaan naar de (delen van) de Marrewijklaan en de Breestraat waarop een wettelijk toegestane rijsnelheid geldt van 30 km/h.

Door KuiperCompagnons is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is als bijlage 5 opgenomen. Hieronder wordende belangrijkste conclusies besproken.

Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer op de route Raadhuislaan/Marrewijklaan leidt tot een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 50 dB, waardoor de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt overschreden. De activiteiten op het industrieterrein Botlek/Pernis leiden ook tot een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), te weten maximaal 51 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

Verder blijkt uit het onderzoek dat bron- en overdrachtsmaatregelen op en langs de beschouwde wegen niet mogelijk zijn. Daarnaast voldoet het plan aan de in het hogere waarde beleid vastgelegde ontheffingscriteria (vervangen van bestaande bebouwing en opvullen van een open plaats).

Daarnaast voldoet de maximum cumulatieve geluidsbelasting aan de plandrempel van 63 dB wat in het hogere waarde beleid is vastgelegd.

Aan de voorwaarden met betrekking tot een geluidsluwe gevel en buitenruimte kan ook bij alle woningen worden voldaan. Dit is met name het gevolg van de locatie van het plan, zodat elk van de woningen waarvoor een hogere waarde nodig is, slechts aan één zijde van de woning een geluidsbelasting ondervindt van hoger dan de voorkeursgrenswaarde.

Bij het beoordelen van de karakteristieke geluidwering van de gevels moet de gevelbelasting inclusief het verkeer op de 30 km-wegen als uitgangspunt worden aangehouden.

4.6.3 Conclusie

Voor wegverkeer- en industrielawaai is het noodzakelijk dat een hogere waarde wordt vastgesteld. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarde moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Beleid en regelgeving

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

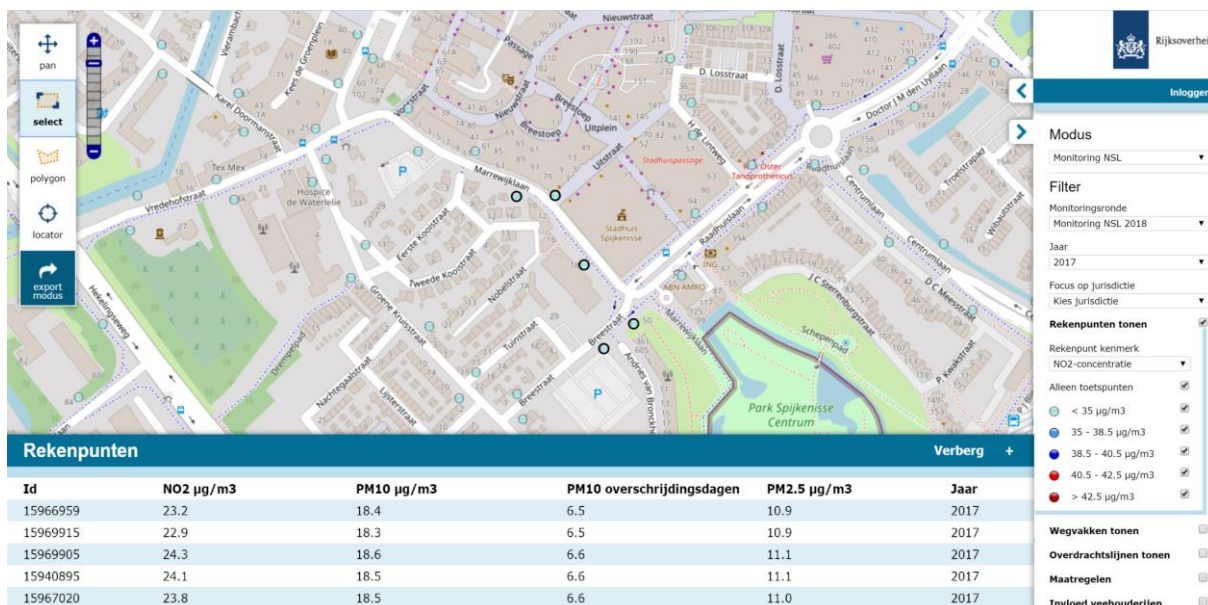
4.7.2 Onderzoek

Een project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van 71 appartementen. Dit is een ontwikkeling die past binnen de term 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Onderzoek is daarom niet benodigd.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (Marrewijklaan en Breestraat) de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In de afbeelding hieronder zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} weergegeven voor het peiljaar 2015.

Uit de afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het projectgebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.



Overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool)

4.7.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit is er geen bezwaar tegen de voorgestane ontwikkelingen in het plangebied. Het aantal te ontwikkelen woningen is daarvoor (veel) te klein.

4.8 Natuur en landschap

4.8.1 Rijks- en provinciaal beleid

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrictlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat eenieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de

Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebieden

Natura 2000

De Wnb ziet ook op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur/ EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

4.7.2 Onderzoek

In het kader van de Wet natuurbescherming dient onder andere in het geval van bestemmingsplanwijzigingen onderzoek gedaan te worden naar de (mogelijk) aanwezige natuurwaarden en dient een beoordeling gemaakt te worden van eventuele negatieve effecten van de plannen op deze waarden.

Natuur-Wetenschappelijk Centrum (NWC) heeft een quickscan flora en fauna uitgevoerd op het betreffende terrein aan de Marrewijklaan 18-20 in Spijkenisse. Hieronder worden de belangrijkste conclusie beschreven. Het volledige rapport is als bijlage 4 opgenomen.

Soortbescherming

Vleermuizen

De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied is nader onderzocht. In de aanwezige bebouwing in het plangebied zijn bij de quickscan spouwgaten gevonden die kunnen dienen als verblijfplaats. Het plangebied kan daarbij ook gebruikt worden als foerageergebied voor vleermuizen. De bomen in het plangebied bevatten geen holtes. De NWC is in aanvullend onderzoek uitgevoerd. Het rapport is in november 2019 opgeleverd. Het rapport is als bijlage 5 opgenomen.

Tijdens het aanvullend onderzoek zijn twee soorten vleermuizen waargenomen in het plangebied; de Gewone dwergvleermuis en de Ruige dwergvleermuis. Tijdens de inventarisaties zijn drie verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het betreft kraam-, zomer- en/of

paarverblijfplaatsen van deze soort. Bij een van de inventarisaties in de kraamperiode werd minimaal 1 individu gezien dat invloog in een open stootvoeg in de bebouwing. Bij een van de inventarisaties in de paarperiode werden minimaal 3 invliegende individuen waargenomen op verschillende locaties. De locatie waar het invliegende individu in de kraamperiode werden waargenomen, kwam overeen met een van de locaties waar uitvliegende individuen werden waargenomen in de paarperiode. Bij de overige inventarisaties zijn geen uit- en/of invliegende vleermuizen gezien. Ook zijn er geen zwermende vleermuizen waargenomen. Wel waren er tijdens alle inventarisaties, verspreid over het plangebied, meerdere gewone dwergvleermuizen aanwezig die foerageerden of passeerden. Alleen tijdens de inventarisatie op 15 juli 2019 werden tevens enkele individuen van de Ruige dwergvleermuis foeragerend of passerend waargenomen in het plangebied. Het gebied heeft echter geen belangrijke waarde als jachtgebied. Ondanks de hoeveelheid waargenomen dieren zijn er voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig in de directe omgeving van het plangebied in de vorm van opgaand groen.

Uit het bovenstaande blijkt dat er zich vaste kraam-, zomer- en paarverblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis bevinden in het plangebied. Er zijn geen aanwijzingen dat het gebouw wordt gebruikt als (maas)winterverblijfplaats. Bij de sloop van de bebouwing zullen er verblijfplaatsen van vleermuizen aangetast, vernield en/of verstoord worden. Er moeten maatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de functionaliteit van de verblijfplaatsen behouden blijft.

Omdat de sloop van de verblijfplaatsen gevolgen heeft voor de instandhouding van de functionaliteit is het vanuit de Wet natuurbescherming noodzakelijk een ontheffing aan te vragen en om mitigerende en/of compenserende maatregelen te nemen. Pas na ontheffingverlening mogen de werkzaamheden onder voorwaarden aanvangen.

Het is nodig om als vervanging voor bestaande verblijfplaatsen tijdelijke en permanente voorzieningen aan te bieden. De tijdelijke voorzieningen mogen pas weggehaald worden als de permanente voorzieningen geplaatst en functioneel zijn. De huidige verblijfplaatsen mogen pas aangetast worden als de tijdelijke voorzieningen een half jaar in het actieve seizoen naast de huidige verblijfplaatsen hebben bestaan, en als alle vleermuizen de verblijfplaatsen hebben verlaten. Nadat vastgesteld is dat de vleermuizen geen gebruik meer maken van een verblijfplaats, is het mogelijk deze ongeschikt te maken. De werkzaamheden dienen gefaseerd uitgevoerd te worden. Ook is het raadzaam om in de nieuwe situatie zo min mogelijk verlichting te gebruiken of om maatregelen te nemen waardoor (licht)verstoring zo veel mogelijk wordt voorkomen.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Binnen het plangebied zijn geen nesten van kraaiachtigen aangetroffen. Het platte dak is ongeschikt voor Huismus en Gierzwaluw. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de functionele leefomgeving van deze soorten. De omliggende bebouwing, woonhuizen met dakpannen en tuinen, is geschikt. Er is dus voldoende alternatief leefgebied voor de Huismus in de omgeving aanwezig. Vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

Broedvogels

Aangeraden wordt om versturende werkzaamheden zoals kap- en rooiwerkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van half maart tot en met half juli) uit te voeren. Indien dit niet mogelijk is, dient voorafgaand door een ecologisch deskundige bepaald te worden of er sprake is van broedgevallen

binnen of in de directe omgeving van het plangebied. Wanneer er broedgevallen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden worden vastgesteld en er sprake zal zijn van vernietiging of verstoring met een wezenlijke invloed, kunnen de werkzaamheden pas verder gaan wanneer de jonge vogels het nest hebben verlaten. Of dit aan de orde is, kan pas vastgesteld worden na een nieuwe inspectie vlak voorafgaand aan de werkzaamheden en wanneer de planning van de werkzaamheden bekend is. Tijdens de quickscan zijn er geen broedende vogels aangetroffen in en rondom de bebouwing.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermden) de zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- In verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

Tijdens de bouwfase moet daarnaast rekening gehouden worden met de kans op vestiging door (beschermden) pionierssoorten, zoals de Rugstreeppad, de Kleine plevier (*Charadrius dubius*) en de Oeverzwaluw (*Riparia riparia*). De volgende maatregelen worden getroffen:

- Er wordt voorkomen dat in de broedtijd van de Oeverzwaluw steilwanden in zandlichamen op het bouwterrein aanwezig zijn. Mocht er toch sprake zijn van broedgevallen, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat nestholtes niet meer in gebruik zijn;
- Voorbelast terrein kan aantrekkelijk zijn voor een soort als de Kleine plevier. Plaatsing van vlaggetjes kan het terrein minder aantrekkelijk maken. Als er sprake is van een broedgeval, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat eieren uitgekomen zijn;
- Het ontstaan van poeltjes of plassen op het bouwterrein in het zomerhalfjaar (vanaf april) wordt voorkomen, zodat er geen geschikt voortplantingswater voor de Rugstreeppad aanwezig is.

Gebiedsbescherming

De ontwikkellocatie is niet gelegen op gronden die zijn aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Er gaat dan ook geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren.

In november 2019 is een onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd. In het onderzoek is voor de aanleg- en gebruiksfase beoordeeld of er sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied.

Het meest nabijgelegen beschermde natuurgebied is het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' dat op een afstand van 1,4 km van het bestemmingsplan is gelegen. Omdat binnen dit gebied geen stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn, is dit gebied niet in het onderzoek betrokken. Gezien de grote afstand tussen het bestemmingsplan en dit meest nabijgelegen Natura 2000-gebied leidt de planontwikkeling niet tot bijvoorbeeld geluidhinder, trillinghinder, lichthinder, of emissies naar het oppervlaktewater binnen Natura-2000 gebieden, zodat deze aspecten verder buiten beschouwing zijn gelaten.

Het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Krammer-Volkerak' op een afstand van circa 16,2 km van dit bestemmingsplan. In de hieronder opgenomen tabel zijn ook de verder van het plan gelegen Natura 2000-gebieden aangegeven en is tevens aangegeven of binnen dit gebied stikstofgevoelige habitats zijn gelegen.

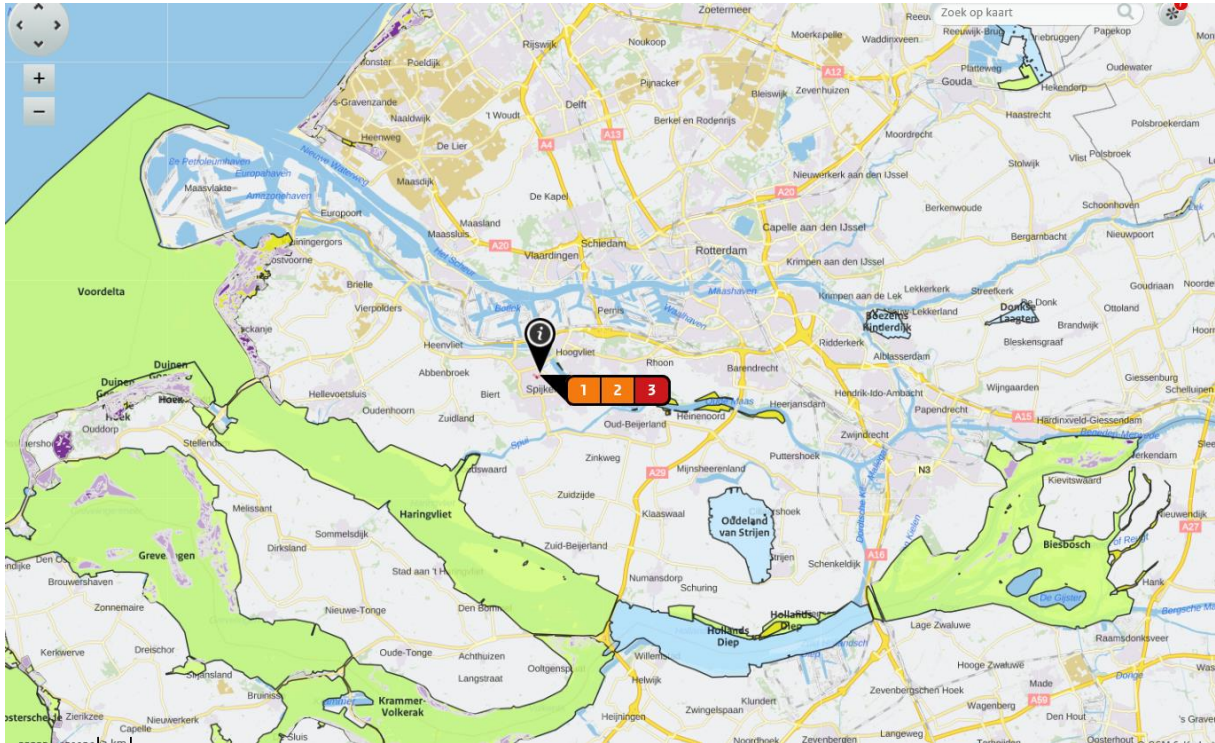
Afstand bestemmingsplan 'Nachtegaalstraat' tot Natura 2000-gebieden.		
Natura 2000-gebied	Globale afstand [km]	Stikstofgevoelig ja/nee
Oude Maas	1.4	nee
Haringvliet	11.9	nee
Oude Land van Strijen	12.6	nee
Krammer-Volkerak	16.2	ja
Hollands Diep	16.2	nee
Voornes Duin	16.3	ja
Solleveld & Kapittelduinen	16.5	ja
Biesbosch	24.5	ja

In de afbeelding op de volgende pagina is de ligging van het plan ten opzichte van de Natura 2000-gebieden gepresenteerd.

De sloop en de nieuwbouw wordt de aanlegfase genoemd. Deze heeft een tijdelijk karakter. De gebruiksfase is de situatie die optreedt na het in gebruik nemen van de woningen en de commerciële ruimte. In de aanlegfase wordt de stikstofemissie vooral gegenereerd door de (mobiele) werktuigen op de bouwplaats en door het aan- en afrijden van autoverkeer door werknemers en door het halen en brengen van materiaal van en naar de bouwplaats. Het verkeer tot een afstand van 250 m vanaf de locatie is in de berekening betrokken. Vanaf dat punt wordt ervan uitgegaan dat het verkeer op snelheid is gekomen, zodat het niet meer te onderscheiden is van het overige verkeer.

Tijdens de gebruiksfase wordt de stikstofemissie naast het aan- en afrijden van autoverkeer naar de woningen veroorzaakt door verbrandingsmotoren op de locatie. Omdat binnen de woningen geen cv-

installatie meer wordt geplaatst, veroorzaken woningen nauwelijks meer emissie van stikstof. In de berekening van de gebruiksfase is voornamelijk uitgegaan van een emissie van 11 kg N/ jaar, welke emissie gangbaar was toen nog wel cv-installaties in de woningen werden geplaatst. Dit kan worden gezien als worstcase situatie.



Ligging bestemmingsplan 'Marrewijklaan 18' (Nissewaard) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase is gerekend voor het beoordelingsjaar 2019. Dit kan ook worden gezien als worst case, omdat de emissie van stikstof van motorvoertuigen in toekomstige jaren afneemt.

Om te kunnen beoordelen of het plan niet significant bijdraagt aan de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura -2000-gebieden is een berekening in Aerius gemaakt voor de aanleg- en de gebruiksfase. Uit die berekeningen, voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase, blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie binnen de Natura 2000-gebieden. Er treden geen significante gevolgen op en de instandhoudingsdoelstelling van de omliggende Natura-2000 gebieden komen niet in gevaar. Het aspect stikstofdepositie uit de Wet natuurbescherming veroorzaakt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen vastgelegd in dit bestemmingsplan.

4.8.3 Conclusie

In het kader van Wet natuurbescherming is vooral de aanwezigheid van vleermuizen relevant. Vanwege de aanwezigheid van vleermuizen is noodzakelijk om vanuit de Wet natuurbescherming een ontheffing aan te vragen en om mitigerende en/of compenserende maatregelen te nemen. Pas na ontheffingverlening mogen de werkzaamheden onder voorwaarden beginnen. Andere beschermde soorten dan vleermuizen zijn niet aangetroffen. Het aspect stikstofdepositie veroorzaakt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Water

4.9.1 Kader

Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het Rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- Integraal waterbeheer. Het kabinet houdt vast aan een integrale aanpak van de wateropgaven, door opgaven op het gebied van waterkwantiteit (waterveiligheid en wateroverlast), waterkwaliteit en gebruik van (zoet)water in natte en droge situaties in samenhang te beschouwen.
- Afwenteling voorkomen. Het kabinet wil voorkomen dat waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen worden afgewenteld in de ruimte en de tijd, zoals het afwentelen van bovenstrooms veroorzaakte waterkwaliteitsproblemen op benedenstrooms gelegen wateren. Om afwenteling te voorkomen, maken beheerders onderling afspraken over acceptabele hoeveelheden en de kwaliteit van het te ontvangen water. Om afwenteling te voorkomen gelden ook de tritsen vasthouden-bergen-afvoeren en schoonhouden-scheiden-schoonmaken.
- Ruimte en water verbinden. Bij de aanpak van wateropgaven en de uitvoering van maatregelen vindt vooraf afstemming plaats met de andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied. Het doel is dat de scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of elkaar versterken. Met deze aanpak is het vaak mogelijk het waterbeheer te verbeteren en tegelijk de economie en de leefomgeving te versterken tegen lagere kosten.

Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan 2016 - 2021

Op 29 juni 2016 is het Regionaal waterplan Zuid-Holland 2016-2021 in werking getreden. Het Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019 van het college van Gedeputeerde Staten schetst de ambitie om beleid zo veel mogelijk integraal vorm te geven en te anticiperen op de visie die ten grondslag ligt aan de Omgevingswet. Specifiek voor het regionale waterbeleid is hieraan voldaan met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water. Dit maakt een volledig nieuw regionaal waterplan overbodig.

Beleid waterbeheerder

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Het Waterbeheerprogramma bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode 2016-2021. Het programma bevat maatregelen en gaat op hoofdlijnen in op de financiële consequenties daarvan.

Thema's die in het Waterbeheerprogramma aan bod komen zijn:

- Calamiteitenzorg. Plannen zijn actueel en worden afgestemd met andere partijen zoals gemeenten en veiligheidsregio's;
- Water & Ruimte. Een nadere uitwerking van het Deltaprogramma (deltabeslissing ruimtelijke adaptatie);
- Waterveiligheid. Meerlaagse veiligheid (preventie, ruimtelijke inrichting, crisisbeheersing). Het waterschap zorgt ervoor dat de (primaire) waterkeringen voldoen aan de nieuwe normen die in de Waterwet worden vastgelegd;
- Voldoende water. Het watersysteem wordt robuust en klimaatbestendig ingericht om geen (negatieve) effecten van klimaatverandering te ondervinden;
- Schoon water. Voldoen aan de doelen zoals gesteld in de Kaderrichtlijn Water en faciliteren van verschillende gebruiksfuncties;
- Waterketen. Doelmatig beheren van zuiveringstechnische werken en verbeterdoelen met betrekking tot duurzaamheid (terugwinnen van grondstoffen), energie-efficiëntie en kostenbesparingen.

Om de doelen die in het Waterbeheerprogramma zijn geformuleerd te bewerkstelligen wordt jaarlijks een maatregelenprogramma uitgewerkt in een Kadernota, programmabegroting en jaarplannen. Op deze wijze worden ook de financiële consequenties van het Waterbeheerprogramma geborgd.

4.9.2 Onderzoek

Oppervlakwatersysteem

Er zijn geen watergangen in of nabij het plangebied gelegen.

Waterkwantiteit

Het gehele plangebied is (op een aantal bomen na) geheel verhard. Het verhard oppervlak zal met voorliggend plan afnemen doordat om het gebouw groenstroken gerealiseerd gaan worden. Watercompensatie is dan ook niet aan de orde.

Riolering

Het gehele plangebied 'Het Posthuys' wordt aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel.

Waterveiligheid

Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermingszone van een waterkering.

Volksgezondheid

Overstorten van vuilwater dient te worden voorkomen. Door het afkoppelen van hemelwater van de droogweerafvoer (DWA) worden vuilwateroverstorten (in de omgeving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd.

Bodemdaling

De huidige waterpeilen worden niet aangepast ten behoeve van het plan. Hierdoor zal bodemdaling niet aan de orde zijn.

Waterkwaliteit

Het plan heeft geen effect op de waterkwaliteit.

Verdroging

De huidige waterpeilen worden niet aangepast ten behoeve van het plan. Het plan heeft derhalve geen (negatieve) invloed op karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden; er is immers geen kans op verdroging als gevolg van het plan.

Natte natuur

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Negatieve effecten op NNN-gebieden in de omgeving zijn daarmee uit te sluiten.

Keur

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterschapswegen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het Waterschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Waterschap. In de Legger van oppervlaktewaterlichamen en kunstwerken voor waterschap Hollandse Delta zijn de watergangen opgenomen, waarop de Keur van toepassing is.

Beheer en onderhoud

De watergangen in of nabij het plangebied vallen onder de onderhoudsverplichtingen van het Waterschap. Beheer en onderhoud van de riolering is in handen van de gemeente Nissewaard.

Overleg waterbeheerder

Deze waterparagraaf is in het kader van het wettelijk vooroverleg aan de waterbeheerder toegezonden. Er is geen inhoudelijke reactie ontvangen.

4.9.3 Conclusie

De invloed van de ontwikkelingen in het kader van het wijzigingsplan op het watersysteem is getoetst aan de randvoorwaarden en het waterbeleid van het Waterschap en de gemeente Nissewaard. Het initiatief heeft geen nadelige gevolgen voor het watersysteem.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden, door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen, de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden.

Het bestemmingsplan bestaat uit de juridische bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en de overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.2 Verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor ondermeer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

5.3 Regels

Hoofdstuk 1 inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat gebruikt wordt in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen, waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden.

Daarnaast zijn - voor zover nodig- per bestemming specifieke gebruiksregels gegeven. Het gaat om de bestemmingen: Verkeer - 2 en Wonen - 1.

De genoemde bestemmingen worden hieronder kort toegelicht.

Verkeer - 2

De bestemming 'Verkeer - 2' is toegekend aan het overige verkeers- en verblijfsgebied, zoals wegen in het verblijfsgebied waaraan een maximumsnelheid van 30 km per uur gekoppeld is. Ook vallen kleine groenstroken, parkeerplaatsen en fiets- en wandelroutes onder deze bestemming.

Wonen - 1

De bestemming 'Wonen - 1' is gelegd op de gronden waar de appartementen gebouwd zullen worden. Om richting te geven aan de opzet van het stedenbouwkundige plan is gebruik gemaakt van bouwvlakken. Met bouwaanduidingen zijn de mogelijkheden binnen het bouwvlak aangeduid. Bij deze doeleinden behorende voorzieningen, zoals erven, tuinen, parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen zijn tevens toegestaan.

Waarde – Archeologie 3

Vanwege de mogelijke archeologische waarden is aan het gehele plangebied ook deze bestemming toegekend.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld. Het artikel 'Antidubbelregel' bevat de bepaling dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven, of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft.

Verder worden in dit hoofdstuk algemene bouw- en afwijkingsregels gesteld.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen dat voor alle bestemmingen kan gelden. Het gaat bijvoorbeeld om extra bouw mogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders, maar ook om beperking van bouw mogelijkheden als gevolg van, bijvoorbeeld, milieuwetgeving, de geldende keur en de aanwezigheid van molens (molenbiotoop).

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte, of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsvoorziening) in het openbare gebied.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In de overgangsregels is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik, dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. In de slotregel is de naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het wijzigingsplan aangehaald worden.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens moeten, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten) deze kosten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Met betrekking tot de realisatie van de 71 woningen is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Gezien het bovenstaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwikkeling wordt passend geacht binnen de actuele beleidskaders van het rijk, de provincie en gemeente. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is. Bovendien wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook hoofdstuk 7 van deze toelichting).

Gezien het bovenstaande wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

6.3 Handhaving

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Woningwet (Ww) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is, conform de gemeentelijke inspraakverordening, voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de inspraaktermijn is eenieder in de mogelijkheid gesteld schriftelijke en/of mondeling te reageren op het bestemmingsplan. Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

7.2 Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan belanghebbende instanties. Er zijn geen inhoudelijke reacties ontvangen.

7.3 Ontwerpfase

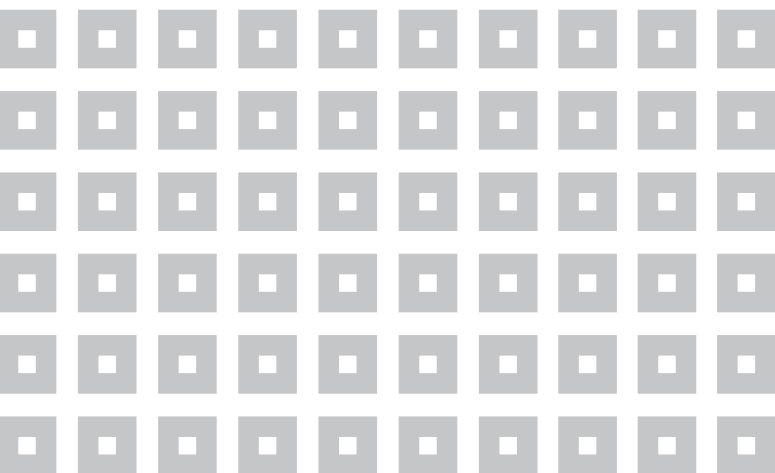
Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg wordt de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de inspraakreacties en de overlegreacties worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook worden er - indien nodig - ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient - met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - ook via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerdergenoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb), of is aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving). Er zijn geen zienswijzen ingediend tegen het bestemmingplan.

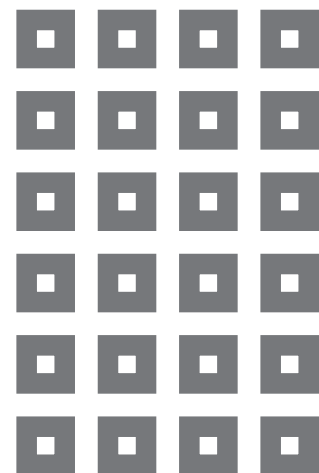
7.5 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Gebouw Thee 0

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69