



# RIDDERKERK

Herstructurering woongebied centrum

BESTEMMINGSPLAN



Rho

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE



# Ridderkerk

## Herstructurering Woongebied Centrum

bestemmingsplan

### identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0597.BPWEST2014HWOON-VG01

projectnummer:

0597.18767.00

projectleider:

ir. L. Snel

### planstatus

datum:

01-10-2014

08-01-2015

status:

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld



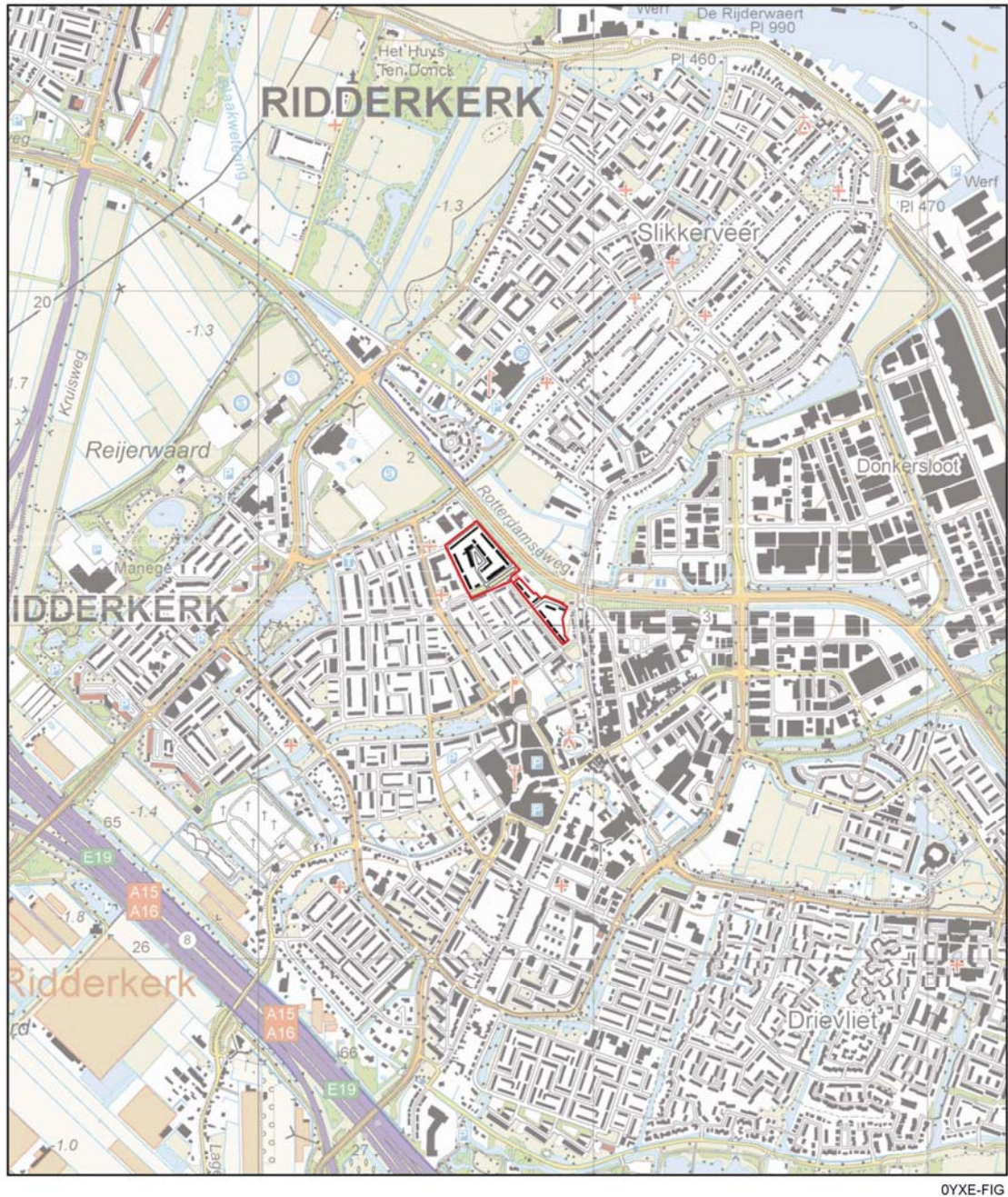
## Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Leeswijzer	7
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Ruimtelijk beleidskader</b>	<b>9</b>
2.1	Inleiding	9
2.2	Rijksbeleid	9
2.3	Provinciaal- en regionaal beleid	10
2.4	Gemeentelijk beleid	12
2.5	Conclusie	15
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>17</b>
3.1	Inleiding	17
3.2	Huidige situatie en stedenbouwkundige randvoorwaarden	17
3.3	Stedenbouwkundige opzet	18
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Sectorale aspecten</b>	<b>21</b>
4.1	Inleiding	21
4.2	MER-wetgeving	21
4.3	Wegverkeerslawaaï	22
4.4	Water	25
4.5	Ecologie	29
4.6	Externe veiligheid	30
4.7	Kabels en leidingen	32
4.8	Luchtkwaliteit	33
4.9	Bedrijven en milieuhinder	34
4.10	Bodemkwaliteit	34
4.11	Archeologie	35
4.12	Cultuurhistorie	35
4.13	Eindconclusie	36
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>37</b>
5.1	Economische uitvoerbaarheid	37
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Juridische plantoelichting</b>	<b>39</b>
6.1	Verantwoording planvorm	39
6.2	Opbouw regels	39
6.3	De bestemmingen	39

## Bijlagen

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek
Bijlage 2	Ecologisch onderzoek
Bijlage 3	Archeologisch onderzoek
Bijlage 4	Reactienota





Figuur 1.1: Ligging plangebied

legenda

 ligging bestemmingsplan





# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Woningcorporatie Woonvisie heeft plannen ontwikkeld voor sloop en nieuwbouw van sociale woningen in het gebied ten noordoosten van het centrum. Totaal worden 200 woningen en 2 bedrijfsruimtes gesloopt en worden 164 huurwoningen teruggebouwd. De bestaande structuur van de wijk is uitgangspunt geweest voor de nieuwe plannen. Op die wijze blijft het nieuwe plan een logisch onderdeel van de buurt. Omdat de bestaande woningen en situatie gedetailleerd zijn bestemd past het plan niet binnen het geldende bestemmingsplan Ridderkerk-West. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt voorzien in een passende regeling voor zowel de nieuwbouw als het toekomstig beheer.

## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt ten noordoosten van het centrum en wordt globaal begrensd door de Rotterdamseweg, de Dr. Kuypersstraat, de Ds. Sikkelsstraat en de Margriete van Comenestraat. Figuur 1.1 geeft de globale ligging van het plangebied.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan gaat in op het toepasselijke beleidskader. Hoofdstuk 3 gaat in op de voorgestelde ontwikkeling. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van het benodigde onderzoek naar onder andere milieuaspecten. De economische uitvoerbaarheid is opgenomen in hoofdstuk 5. Een toelichting op de juridische regeling van het plan is opgenomen in hoofdstuk 6.



## Hoofdstuk 2 Ruimtelijk beleidskader

### 2.1 Inleiding

Het bestemmingsplan moet worden getoetst aan het nu geldende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Hieronder is dit beleid nader beschreven. Het relevante rijksbeleid is opgenomen in paragraaf 2.2. Paragraaf 2.3 behandelt het provinciale en regionale beleid. Het relevante gemeentelijk beleid staat in paragraaf 2.4. In paragraaf 2.5 staan de conclusies.

### 2.2 Rijksbeleid

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012)**

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor Ridderkerk relevante belangen zijn:

- een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Deze belangen zijn vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Het Barro bevat geen bepalingen die een specifieke opdracht betekenen voor dit bestemmingsplan.

#### **Besluit ruimtelijke ordening, Ladder voor duurzame verstedelijking (2012)**

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Ruimtelijke besluiten moeten aandacht besteden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Er dient aangetoond te worden of er een actuele regionale behoefte is (trede 1), deze behoefte in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen (trede 2) en of de locatie multimodaal is of kan worden ontsloten (trede 3).

*Toetsing*

In dit geval is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, omdat geen woningen worden toegevoegd. De regio heeft een forse herstructureringsopgave. Er is regionale behoefte aan het vervangen van verouderde woningen door nieuwe eigentijdse woningen, appartementen en zorgappartementen. Het aantal woningen neemt fors af.

Herstructurering en kwaliteitsverbetering binnen bestaand stedelijk gebied voldoet aan de voorkeursvolgorde voor verstedelijking. De woonwijk is passend ontsloten.

## 2.3 Provinciaal- en regionaal beleid

### **Provinciale Structuurvisie en verordening (2010, inclusief herzieningen)**

De provinciale structuurvisie bevat de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen die op provinciaal niveau van belang zijn en de hoofdzaken van het door de provincie te voeren ruimtelijk beleid. De provinciale structuurvisie (Visie op Zuid-Holland) heeft vijf integrale hoofdpogaven:

- een concurrerend en aantrekkelijk internationaal profiel;
- een duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- een divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- stad en land verbonden en een vitaal;
- een divers en aantrekkelijk landschap.

Het plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied. Optimaal ruimtegebruik (intensief ruimtegebruik) door bijvoorbeeld herontwikkeling is hier een belangrijk beleidsuitgangspunt.

Woningbouwontwikkelingen op herstructureringslocaties binnen bestaand stads- en dorpsgebied passen in het provinciaal beleid.

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening Ruimte vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. De volgende artikelen zijn relevant voor het bestemmingsplan:

#### *Artikel 2 Algemene regels ter zake van bestemmingsplannen*

##### Lid 1 regionale afstemming

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een nieuwe ontwikkeling met wonen, bedrijven, zelfstandige kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen voorziet in een aantoonbare behoefte en is gebaseerd op een regionale visie op het programma terzake of is tenminste regionaal afgestemd. De toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording.

In regionaal verband is afgestemd dat een fors deel van de verouderde woningvoorraad vervangen moet worden. Dit plan geeft mede invulling aan het regionale beleid.

##### Lid 2 ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een nieuwe ontwikkeling met wonen, bedrijven, zelfstandige kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen houdt rekening met de navolgende voorkeursvolgorde:

- het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied;
- het benutten van locaties aansluitend aan bestaand stedelijk en dorpsgebied.

De toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording.

De locatie betreft een herstructureringslocatie binnen de bestaande kern van Ridderkerk. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursvolgorde voor verstedelijking. Een beeldkwaliteitparagraaf, zoals omschreven in Artikel 2 lid 3 is niet vereist omdat de locatie niet grenst aan het buitengebied en er geen

effecten op het buitengebied zijn te verwachten.

### Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Bij de VRM horen: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit. De locatie is in de visie Ruimte en mobiliteit aangeduid als bestaand stedelijk gebied.



**Figuur 2.1. Uitsnede kaart 'beter benutten bebouwde ruimte', visie ruimte en mobiliteit.**

De provincie wil het de bebouwde ruimte beter benutten. Onder “bebouwde ruimte” wordt het stelsel verstaan van de systemen stedelijke agglomeratie, dorpen en linten en logistiek-industrieel systeem, inclusief de bijbehorende infrastructuur. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die

bebouwde ruimte te verbeteren. De herontwikkelingsplannen in het plangebied passen binnen de principes van de bebouwde ruimte beter benutten.

### **Regionaal woonbeleid**

#### *Regionaal strategische Agenda 2010 – 2014 (2010)*

Centraal in het woningbouwbeleid tot 2020 staat de kwaliteit van het wonen, niet de kwantitatieve bouwopgave. De regio wil bewoners aan zich binden door een goed en gevarieerd aanbod aan woningen. Het maakt de regio daarmee ook aantrekkelijker voor grote groepen bewoners. Om daaraan te kunnen voldoen is een regiobrede woonmilieubenadering geïntroduceerd. Een 'woonmilieu' is het geheel van woning en woonomgeving, inclusief de niet-fysieke aspecten daarvan. Als uitdaging wordt aangegeven de bouwopgave te richten op woonmilieus waar een tekort aan bestaat en transformaties te richten op woonmilieus waar een overschot aan is.

In een gezonde woningmarkt zijn ook voor huishoudens met lage inkomens voldoende woningen beschikbaar. Ze moeten evenwichtig over de regio verspreid zijn. Op dat punt heeft de regio een probleem. De totale voorraad sociale huurwoningen kan afnemen en beter verspreid worden.

Per subregio en per gemeente worden nadere afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de woningvoorraad.

#### *Verstedelijkingsafspraken 2010 - 2020*

In het verstedelijkingsscenario is per gemeente een indicatieve ontwikkeling van de sociale woningvoorraad en de woonmilieus opgenomen. Ook voor Ridderkerk is aangegeven dat ingezet zou moeten worden op (transformatie naar) de woonmilieus grondgebonden suburbaan, landelijk en dorps. Aan die woonmilieus is in de regio een tekort, terwijl aan compact suburbaan een overschot is dan wel dreigt te ontstaan.

#### *Convenant Stadsregio / gemeente Ridderkerk*

Aan iedere gemeente in de Stadsregio is gevraagd aan te geven, welke bijdrage geleverd kan worden aan de groei naar een gezonde woningmarkt in 2020. Ook Ridderkerk heeft aangegeven wat de inzet vanuit Ridderkerk kan zijn. In een Convenant met de Stadsregio is de inzet van Ridderkerk tot 2015 vastgelegd. Daarin is onder meer opgenomen, dat nog ruim 400 woningen aan de voorraad zullen worden toegevoegd in een suburbaan, grondgebonden woonmilieu. In dit geval worden geen woningen toegevoegd en zal sprake zijn van een lichte afname om de gewenste kwaliteitsverbetering in het gebied mogelijk te maken.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### **Structuurvisie Ridderkerk 2020 (2009)**

In de structuurvisie wordt als belangrijke kernkwaliteit van Ridderkerk aangegeven dat de Ridderkerker in de gemeente zelf kan wonen en werken. Kernpunten van de structuurvisie zijn:

- de wijk centraal. Wonen, werken, leren en voorzieningen zijn in elkaars nabijheid te vinden. Het karakter van de wijken en de woningvoorraad sluiten aan bij de woonwensen van de huidige en toekomstige Ridderkerker;
- alle wijken worden levensloopbestendig en zijn geschikt voor alle leeftijden;
- Ridderkerk streeft functiemenging na. Wonen, werken, leren, landschap en voorzieningen worden gemengd en onderling goed verbonden.

De uitdaging is om te zorgen dat in de wijken het juiste aanbod is van zorg, onderwijs, sport en cultureel-maatschappelijke voorzieningen. Dit kan de wijken aantrekkelijk houden voor de huidige en toekomstige bewoners.

Voor het plangebied is de afwaardering van de Rotterdamseweg, zoals opgenomen in de structuurvisie relevant. Hier kan echter nog niet op worden geanticipeerd.

**Woningbouwstrategie (2011)**

Als uitwerking van de structuurvisie is een woningbouwstrategie opgesteld. De gemeente Ridderkerk en Woonvisie hebben hierin gezamenlijk een leidraad voor de wijkontwikkeling onderzocht. Daarbij is ook het bijbehorende woningbouwprogramma voor de komende tien jaar aangegeven. Ridderkerk heeft een lokale en regionale woningbouwopgave. Deze opgave dient plaats te vinden in de beperkt beschikbare ruimte.

*Opgave Ridderkerk-West*

Ridderkerk-West kan een stedelijker karakter krijgen dan andere wijken. Een moderne wijk, opgebouwd uit buurten, waar ruimte is voor meerdere doelgroepen. Een diversiteit aan appartementen met een beperkte bouwhoogte, grondgebonden woningen en groene binnenruimtes vormt een passend woonmilieu. De grote concentraties portieketagewoningen lenen zich voor geleidelijke herontwikkeling. Verbinding van het groene hart van de wijk met de randen kan zorgen voor een groene afbakening van de woonbuurten. De barrièrewerking en overlast van de wegen dient te worden teruggedrongen door aanpassingen in de openbare ruimte of de bebouwing. In Ridderkerk-West wordt gestreefd naar een gevarieerd woningaanbod op buurtniveau. De opgave is om voor iedereen een aantrekkelijke buurt te creëren.

**Vigerend bestemmingsplan**

Ter plaatse van het plangebied vigeert momenteel bestemmingsplan 'Ridderkerk - West'. De bestaande woningen zijn voorzien van de bestemming 'Woondoeleinden', waarbij tevens het maximaal aantal woningen per bestemmingsvlak en de maximale goothoogte op de plankaart is aangegeven (zie figuur 2.2.). De bij de woningen behorende (voor)tuinen zijn voorzien van de bestemming 'Tuin'. De openbare wegen en parkeervoorzieningen zijn voorzien van de bestemming 'Verblijfsgebied'.

Door deze gedetailleerde wijze van bestemmen is de gewenste herontwikkeling van het gebied op basis van het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk.





## 2.5 Conclusie

De beoogde herontwikkeling past binnen de beleidslijnen van rijk, provincie, regio en gemeente. Op gemeentelijk niveau is in de structuurvisie en in de woningbouwstrategie al richting gegeven aan de herstructurering van de verouderde woningen. De beoogde ontwikkeling sluit hierbij aan.



## Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

### 3.1 Inleiding

Door de vervanging van de sterk verouderde huurwoningen door nieuwe eigentijdse betaalbare en middeldure huurwoningen zorgt Woonvisie voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van de wijk. De nieuwe woningen sluiten beter aan op huidige woonwensen, zijn ruimer, veel beter geïsoleerd en worden duurzamer gebouwd. Naast de nieuwe woningbouw worden ook het openbaar gebied en bij de nieuwe woningen horende hoven (her)ingericht. Doordat daarbij onder meer actuele parkeernormen worden gehanteerd en conform het gemeentelijk beleid speelplekken worden aangelegd wordt de woonomgeving ook aangepast aan de huidige eisen.

### 3.2 Huidige situatie en stedenbouwkundige randvoorwaarden

In opdracht van Woonvisie is door de adviesbureaus van Carin Jannink en Els Bet een uitgebreide analyse gemaakt van de wijk en noorden van het centrum, waarin het plangebied ligt. Die analyse is vertaald in een stedenbouwkundige visie die vrijwel geheel is overgenomen in het voorliggende plan.

***Voor het plangebied zijn de volgende elementen uit de analyse relevant:***

Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van lange min of meer noord-zuid gerichte lijnen die terug te voeren zijn op de oorspronkelijke kavelrichting. De lijnen vormen lange straten waarop het grootste deel van de bebouwing direct is georiënteerd. Haaks op deze lijnen vormen de Poesiastraat en de Hovystraat ruimtelijke onderbrekingen, waarvan de laatstgenoemde een opvallend breed profiel heeft en de overgang vormt naar een stedenbouwkundig afwijkende opzet; een hof.

Dit hof, dat het noordelijke deel van de planlocatie vormt, grenst aan de noord en westzijde aan diverse scholen. Het Hof wordt gevormd door een buitenrand van beneden-bovenwoningen en eengezinswoningen en een binnenrand van seniorenwoningen, deels gestapeld deels grondgebonden. De woningen in dit deelgebied zijn sterk verouderd en hebben over het algemeen een matige uitstraling door onder meer het kenmerkende gebruik van plaatmaterialen in de gevels.

Binnen het zuidelijk deel van het plangebied is langs de Dr. Kuypersstraat een bijzondere groenstructuur aanwezig. De Blaakwetering is hier verdwenen, maar de (schuine) bomerij en het gras herinneren aan de waterloop. De woningen in dit deelgebied stralen de ambachtelijke kwaliteit uit die past bij de bouwperiode. Accenten in het metselwerk en bijvoorbeeld schoorstenen zorgen voor een individuele herkenbaarheid en telbaarheid van de woningen in de rijen.

***De hierop aansluitende stedenbouwkundige visie bestaat uit:***

Het behoud van de kenmerken van de huidige structuur door het realiseren van nieuwbouw in deels vrijwel dezelfde opzet als nu aanwezig in het deel ten zuiden van de Hovystraat. Hier worden vrijwel op de huidige locatie weer grondgebonden eengezinsrijenwoningen gerealiseerd. Om te voorkomen dat door toepassing van actuele (hogere) parkeernormen het straatprofiel moet worden gewijzigd, wordt bewonersparkeren zoveel mogelijk in het binnengebied tussen de woningen gerealiseerd.

Realisering van een nieuw hof met een grote groene binnenruimte ten noorden van de Hovystraat. Door een langgerekt u vormig appartementengebouw in 3, deels 4 en deels 5 lagen wordt op een effectieve wijze de geluidhinder van de Rotterdamseweg uit het binnengebied geweerd en krijgen woningen een geluidsluwe zijde. Het overgrote deel van het parkeren wordt in de (verbrede) zone langs de Rotterdamseweg gelegd (t.p.v. de Van Gendstraat). Aan de westzijde van het hof worden aan de Ds. Sikkelsestraat korte rijtjes grondgebonden woningen voorgesteld. De Hovystraat blijft in de visie een brede groene overgang tussen de verschillende plandelen.

### 3.3 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet (zie figuur 3.1) is geïnspireerd op de huidige opzet van de wijk en volgt de opgestelde visie. Hierdoor zal de nieuwbouw meer vanzelfsprekend onderdeel gaan uitmaken van de wijk en kan veelal ook (her)gebruik worden gemaakt van bestaande bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. Ook kunnen zo de meeste waardevolle bomen worden gehandhaafd. Aan de inrichting van het openbare gebied en de hoven wordt bijzondere aandacht besteed.



Figuur 3.1 stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet van het zuidzijde deel van het plangebied grenzend aan de Dr. Kuiperstraat en de Poesiastraat wijzigt nauwelijks. Eengezinswoningen worden vervangen door nieuwe eengezinswoningen in vrijwel dezelfde verkaveling en aantallen. Wel wordt om te voldoen aan actuele parkeernormen extra parkeergelegenheid toegevoegd, deels juist tussen de woningen. Hierdoor wordt meer parkeren gerealiseerd dan nodig volgens de actuele normen, maar dat is vanwege de vrij hoge parkeerdruk in de directe omgeving een goede oplossing.

In het noordelijke deel zijn de veranderingen groter. Uitgangspunt is wel de hof die daar nu ook aanwezig is. Doordat gekozen wordt voor een u-vormig appartementengebouw in 3, deels 4 en deels 5 lagen ontstaat een heel groen hof, een echte binnentuin. Door die opzet wordt het geluid van de Rotterdamseweg opgevangen door de nieuwbouw en ontstaat een geluidsluw aantrekkelijk binnengebied. Vier rijtjes grondgebonden woningen dwars op de Ds. Sikkelstraat maken het hof af. Deze woningen staan aan eigen kleine ommuurde hofjes, waardoor sprake is van twee heldere blokken in één bouwlaag. Door het hof voert een route die ook in dit gebied de oude kavelrichting weer terug brengt. Een groot deel van het benodigde parkeren wordt aan de zijde van de Rotterdamseweg gerealiseerd in de zone die door het verkeerslawaaï weinig aantrekkelijk is. Het parkeren voor de grondgebonden seniorenwoningen vindt deels plaats tussen de rijtjes.

Het grootste deel van de woningen wordt gerealiseerd in de sociale huur. Een deel van de grondgebonden woningen ten zuiden van de Hovystraat worden als middeldure huur gerealiseerd. Bij de middeldure huurwoningen gaat het om woningen met een huurprijs die boven de bovengrens ligt voor sociale huurwoningen.

Bij de gestapelde woningen ten noorden van de Hovystraat worden circa 22 appartementen als zorgwoningen uitgevoerd. De grondgebonden woningen aan de Ds. Sikkelstraat zijn bedoeld als seniorenwoningen.

### Architectuur

Om de nieuwbouw goed te laten passen in de bestaande wijk zijn ook nadrukkelijk randvoorwaarden aan de architectuur gesteld. Deze moet de lange lijnen van de wijk respecteren, een rustig beeld opleveren en een ambachtelijke uitstraling hebben. Baksteen, eengezinswoningen met kappen, dakgoten, traditionele kozijnen, bijzondere aandacht voor entrees en groene erfafscheidingen horen daarbij. De keuze voor een groot duidelijk omlijst bouwblok aan de noordzijde benadrukt de bijzondere stedenbouwkundige situatie én geeft de wijk –vooral als de bomen kaal zijn- een nieuw gezicht langs de Rotterdamseweg. Een aantal gevelbeelden is opgenomen in figuur 3.2.



Figuur 3.2 Gevelbeelden

**Verkeer en parkeren**

Het nieuwe plan gaat geheel uit van de bestaande verkeersontsluiting. Omdat het aantal woningen afneemt en de doelgroep niet of nauwelijks wijzigt, zullen geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en doorstroming ontstaan. Doordat het parkeren deels niet langs de weg maar in parkeerhofjes plaatsvindt, heeft ook dit geen negatieve invloed op de doorstroming.

Het parkeren wordt aangelegd volgens de huidige normen. Dit betekent een aanzienlijk toename van het aantal parkeerplaatsen. Omdat meer parkeren wordt aangelegd dan normatief vereist zal het plan ook een positief effect hebben op de parkeersituatie in de directe omgeving. Dit is nodig omdat de parkeerdruk op deze locatie hoog is.

De parkeernormen gaan uit van 1,4 parkeerplaats per sociale huurwoning en 1,7 parkeerplaats per middeldure huurwoning.

In het noordelijke deel van het plangebied worden 98 appartementen en 20 hofwoningen in de sociale huur gerealiseerd. Uitgaande van de norm zijn  $118 \times 1,4 = 165,2$  parkeerplaatsen vereist. Het plan voor dit deel gaat uit van de realisering van 176 parkeerplaatsen, waarbij in de nieuwe situatie geen langsparkerplaatsen langs de Ds. Sikkelsestraat worden voorzien/meegeteld.

In het zuidelijk deel worden 22 sociale huurwoningen en 24 middeldure huurwoningen gerealiseerd. Uitgaande van de normen zijn hiervoor 71,6 parkeerplaatsen vereist. Het plan gaat uit van 88 parkeerplaatsen, deels in een hof met 29 parkeerplaatsen die specifiek zijn bestemd voor de bewoners van de aangrenzende woningen.

## Hoofdstuk 4 Sectorale aspecten

### 4.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie moet de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan worden aangetoond en moet in het plan worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de sectorale aspecten beschreven die voor het bestemmingsplan relevant zijn. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

### 4.2 MER-wetgeving

#### Beleid en Normstelling

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

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

#### Onderzoek en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling bestaat uit de sloop en herbouw van circa 160 woningen. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde.

Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor dit bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

### 4.3 Wegverkeerslawaaï

Binnen het woongebied worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor op grond van de Wet geluidhinder (Wgh), indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Het woongebied ligt binnen de geluidszone van de Rotterdamseweg, de J. van Karnebeekweg, de Koninginneweg, de Ringdijk / Noorderweg en de Sportlaan. Eveneens zijn in de nabijheid van het woongebied 30 km/h wegen gelegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook ten gevolge van het verkeer op deze wegen bekeken of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

#### Onderzoek

Uit het aangepaste akoestisch onderzoek, zie Bijlage 1, blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de J. van Karnebeekweg, de Koninginneweg, de Ringdijk / Noorderweg, de Sportlaan en de omliggende 30 km/h wegen sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Als gevolg van het verkeer op de Rotterdamseweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Aangezien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is een onderzoek uitgevoerd naar maatregelen waarmee de geluidbelasting op de woningen kan worden verminderd. In dit maatregelenonderzoek zijn de effecten, de haalbaarheid en de kosten van mogelijke maatregelen in beeld gebracht.

De conclusie van dit onderzoek is dat maatregelen, zoals snelheidsverlaging, geluidsreducerende wegdekverharding, geluidsscherm, niet haalbaar zijn, of onvoldoende opleveren in relatie tot de kosten / negatieve neveneffecten. Hierom wordt gekozen voor het verlenen van hogere waarden voor geluid en de daarbij vereiste gevelmaatregelen om tot de wettelijk voorgeschreven binnenwaarde te komen. Gelijktijdig met het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zal ook de procedure voor het verlenen van hogere waarden worden gestart.

Hieronder zijn beknopt de afwegingen en conclusies uit het maatregelen onderzoek weergegeven.

#### Verslag maatregelenonderzoek

De geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen kan worden gereduceerd door maatregelen. Er worden twee typen maatregelen onderscheiden, deze zijn in volgorde van prioriteit:

1. Maatregelen aan de bron. Hiermee worden maatregelen aangeduid als het toepassen van stillere wegdekverhardingen (bijvoorbeeld ZOAB of Steenmastiekasfalt (SMA)) en het beperken van de hoeveelheid verkeer door verkeerscirculatiemaatregelen;
2. Maatregelen tussen de bron en de waarnemer (in de overdracht). Hierbij gaat het om de realisering van geluidswallen en geluidsschermen, maar ook om maatregelen van stedenbouwkundige aard (afstand weg-woning en toepassing van vliesgevels en 'dove gevels' op woningen).

#### *Bronmaatregelen*

Er is een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid zou het beperken van de verkeersomvang, het wijzigen van de snelheid of van de samenstelling van het verkeer kunnen zijn. Gezien de functie van de weg als belangrijke ontsluitingsweg binnen Ridderkerk is het beperken van de verkeersomvang of het wijzigen van de samenstelling van het verkeer niet zomaar mogelijk/gewenst vanwege effecten die dit elders heeft. Een tweede mogelijkheid is om de maximumsnelheid te verlagen van 80 km/h naar 50 km/h. Dit heeft een aanzienlijke geluidsreductie van ca. 5 dB tot gevolg, mede doordat de toegestane aftrek conform artikel 110g Wgh bij 50 km/h wegen 5 dB bedraagt in plaats van 2 dB bij 80 km/h wegen. Wel blijft op de meeste woningen / appartementen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Het afwaarderen van de Rotterdamseweg (in verkeersintensiteit en snelheid) past binnen de ambities



uit de structuurvisie Ridderkerk. Echter, op korte termijn zal dit niet gebeuren aangezien de wegen in de omgeving van de Rotterdamseweg dan aangepast dienen te worden om het verkeer in voldoende mate te kunnen blijven afwikkelen. Verder zal dit uitgebreid overleg met de wegbeheerder (het Waterschap) vergen. Voor het Waterschap is de gemeentelijke wens tot afwaardering vooralsnog ook geen uitgangspunt van beleid. Mocht in de toekomst de snelheid toch verlaagd worden zal het akoestisch klimaat alleen maar verbeteren.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype. Wanneer op de Rotterdamseweg tussen de Randweg en de Donkerslootweg ZOAB wordt toegepast zal de geluidsreductie slechts 1 dB bedragen. Deze maatregel lijkt dan ook onvoldoende effectief. Het toepassen van een Dunne Deklaag zal nog eens 2 à 3 dB extra reduceren. Hierbij is een aandachtspunt dat deze wegdekverhardingen onderhevig zijn aan slijtage vooral door zwaar verkeer wat juist ook relatief veel op de Rotterdamseweg aanwezig is. De kosten voor het herasfalteren met een geluidsreducerende wegdekverharding (over een lengte van 1.400 m, het hele wegvak tussen twee kruisingen) bedraagt ca. € 500.000. Natuurlijk zou ook voor een kleiner deel kunnen worden gekozen, maar dat is niet zo gebruikelijk. Er is op korte termijn ook geen onderhoud gepland waar de aanleg gedeeltelijk mee verrekend zou kunnen worden.

#### *Maatregelen in het overdrachtsgebied*

Een mogelijkheid om de geluidsbelasting in het overdrachtsgebied te reduceren is het toepassen van een geluidsscherm. Er heeft hierover overleg met het Waterschap plaats gevonden. Een eis van het Waterschap is dat in principe een afstand van minimaal 4,5 meter vanaf de rijbaan vrijgehouden dient te worden, een obstakelvrije zone. Een geluidwal met een laag scherm erop is qua kosten gunstiger maar ruimtelijk niet goed in te passen.

Aangezien de appartementen langs de Rotterdamseweg met 5 bouwlagen aanzienlijk hoger zijn dan de eengezinswoningen zou ter plaatse van de appartementen uitgegaan moeten worden van een scherm van 5 m hoog en ter plaatse van de eengezinswoningen van een scherm van 3 m hoog. Wanneer deze schermen zouden worden gerealiseerd komt dit de geluidsbelasting ten goede. De maximale geluidsbelasting bedraagt dan nog 57 dB op de bovenste bouwlaag van de appartementen langs de Rotterdamseweg. Ook zal op meer plaatsen de voorkeursgrenswaarde niet meer overschreden worden, dit geldt voornamelijk voor de lagere bouwlagen. De maximale geluidsbelasting aan de gevels van de eengezinswoningen bedraagt nog maximaal 55 dB. Op de verder naar achter gelegen woningen is geen sprake meer van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Het realiseren van een geluidsscherm op circa 4,5 meter uit de rand van de Rotterdamseweg zou aanzienlijke ruimtelijke gevolgen hebben. Op zich is realisering van een geluidsscherm ruimtelijk niet onlogisch en eigenlijk een voortzetting van situaties elders. Om de Rotterdamseweg echter meer als Ridderkerkse ontsluitingsweg te zien en niet als doorgaande "snelweg" is juist zichtbaarheid van de omringende bebouwing, bedrijven en woningen een pre. Dit is ook aangegeven in de structuurvisie in samenhang met een afwaardering van de verkeersfunctie.

Door toepassing van een grotendeels transparant scherm zou, nu die afwaardering zeker niet op korte termijn aan de orde is, mogelijk een acceptabele tussenoplossing gevonden kunnen worden. Belangrijk daarbij zou dan wel zijn dat het transparante scherm zorgvuldig wordt ingepast en afgestemd is op de geluidsreducerende behoefte en achterliggende situatie. Dit betekent zowel een verschil in hoogte als in mate van transparantie.

Alternatief zou de plaatsing van een betonnen scherm kunnen zijn, op dezelfde plaats en met dezelfde hoogte. Een betonnen scherm kan aan de zijde van de Rotterdamse weg worden begroeid, vergelijkbaar met het scherm verderop langs de Rotterdamseweg.

Uitgaande van een scherm op 4,5 meter uit de weg (eis Waterschap) zouden zowel de bermsloot als de aangrenzende groenstrook aangepast moeten worden. Deels heeft dit ook gevolgen voor kabels en leidingen. Waarschijnlijk kan het tracé langs de weg dan wel worden gehandhaafd, maar zullen juist aan de rand van de woonwijk aanpassingen nodig zijn. Verlegging van de sloot naar de binnenzijde van het scherm (ook eis Waterschap) vraagt verder om maatregelen voor de afwatering van de Rotterdamseweg (onder het scherm door) maar dat is technisch goed mogelijk. De verlegde sloot zou door een andere maatvoering en profilering ook extra waterberging voor wijk kunnen opleveren. Het beheer van de sloot en van het scherm zou dan bij de gemeente komen te liggen. Een beheerpad tussen de sloot en het scherm is daarvoor de meest logische oplossing.

De ruimte voor groen wordt door al deze verschuivingen en aanpassingen echter sterk beperkt, waardoor het scherm beeldbepalend zou worden vanuit de wijk. Uitgaande van een transparant scherm is het ook niet meer logisch om een dichte groene rand te maken. Dit betekent dat er een totaal ander beeld ontstaat aan de zijde van de wijk. Voor de kortere duur betekent dit dat de ruimte achter de appartementen, die overwegend bestaat uit parkeergelegenheid, dan grenst aan sloot en scherm. Voor de entrees van de appartementen, aan de noordzijde van het gebouw, leidt dit tot een minder aantrekkelijke situatie. Op de langere termijn zou dit door middel van beplanting verzacht kunnen worden.

De plaats en bereikbaarheid van de bushalte aan de Rotterdamseweg is bij deze optie ook nog een aandachtspunt. Hier zal een doorgang in het scherm nodig zijn en moet voldoende ruimte voor een veilige opstelling/halte worden gemaakt.

Voor de haalbaarheid van het scherm is een inschatting van de kosten van belang. De kosten voor alleen het scherm worden geschat op ongeveer 800.000 euro. Kosten voor de overige forse aanpassingen en beheer komen daar nog bij. De besparing door minder/geen maatregelen aan de woningen staat hiermee niet in verhouding.

#### *Aanpassing afstand tot bron*

Het vergroten van de afstand tussen de weg en de nieuwe woningen vindt deels plaats (ten opzichte van de bestaande woningen) maar kan niet verder worden uitgebreid omdat dan geen haalbaar plan meer ontstaat. In de huidige opzet worden al minder woningen gebouwd dan nu aanwezig. Overigens is het effect van verplaatsing maar beperkt, maar zorgt de eerstelijnsbebouwing juist voor een aanzienlijke geluidsafscherming voor de bebouwing en het openbaar gebied daarachter. De meest geluidbelaste openbare ruimte wordt vooral gebruikt voor parkeren.

#### *Bouwkundige maatregelen*

De (meeste) appartementen kunnen worden voorzien van een galerij aan de zijde van de Rotterdamseweg. Het plaatsen van een gedeeltelijk galerij scherm is een maatregel die de geluidsbelasting op de achtergelegen gevel aanzienlijk zal verlagen. Eveneens zullen aan de woningen en appartementen andere maatregelen zoals suskasten en isolerende beglazing getroffen kunnen worden. Dit dient nader bekeken te worden.

Tenslotte kan mogelijk door (versnelde of gedeeltelijke) uitvoering van al bestaande plannen op het terrein van hoveniersbedrijf Aardoom een (gedeeltelijke)afscherming ontstaan voor de direct daarachter gelegen eengezinswoningen.

### **Conclusie**

Samenvattend wordt geconcludeerd dat:

- Een snelheidsverlaging en/of aanpassing van intensiteiten op de Rotterdamseweg wordt geambieerd maar is op korte termijn niet mogelijk;
- Een geluidsreducerende wegdekverharding is een prijzige optie aangezien op korte termijn geen onderhoud gepland staat waar de aanleg gedeeltelijk mee verrekend zou kunnen worden. Tevens is

- deze oplossing weinig robuust (geluidsreductie zal na verloop van tijd weer afnemen door slijtage);
- Een scherm langs de Rotterdamseweg leidt tot een aanvaardbaarder akoestisch klimaat. De maximale geluidsbelasting zal aanzienlijk gereduceerd worden tot 57 dB. Het plaatsen van een scherm heeft echter aanzienlijke ruimtelijke gevolgen. Een scherm zal deels ten koste gaan van de groenstrook. De uiteindelijke kwaliteit van de woon- en leefomgeving wordt bepaald door de balans tussen geluidsbelasting, maatregelen en het ruimtelijk beeld. Tevens zijn de kosten voor de plaatsing van een scherm en aanpassingen die hiermee samenhangen erg hoog.
- Oplossingen in de vorm van een (gedeeltelijk) galerijscherm en/of andere maatregelen aan de woningen zoals suskasten en/of isolerende beglazing geven een goede oplossing. Daarnaast hebben enkele balkons ook een forse geluidsbelasting, ook hier zouden bijvoorbeeld (zij)schermen uitkomst kunnen bieden.

Het bovenstaande geeft aan dat realisering van een scherm grote impact heeft op het plan, maar ook forse geluidsreductie oplevert. De kosten voor alleen het scherm worden ingeschat op ongeveer 800.000 euro. Kosten voor de overige forse aanpassingen en beheer komen daar nog bij. De besparing door minder/geen maatregelen aan de woningen staat hiermee niet in verhouding. Woonvisie ziet geen mogelijkheden om de extra kosten te dragen binnen dit project dat uitgaat van betaalbare huurwoningen. Noch Woonvisie noch de gemeente heeft op andere wijze budget beschikbaar.

Uitgaande hiervan wordt gekozen voor hogere waarden en daarbij vereiste gevelmaatregelen om tot de wettelijk voorgeschreven binnen waarden te komen.

Gelijktijdig met het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zal ook de procedure voor het verlenen van hogere waarden worden gestart.

## 4.4 Water

### Waterbeheer en watertoets

In een vroeg stadium van de planvorming moet overleg worden gevoerd met de waterbeheerder. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap Hollandse Delta. Deze is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Het plan is voor vooroverleg besproken met het waterschap Hollandse Delta. Zij hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben.

### Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

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

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;
- Provinciale Structuurvisie;
- Verordening Ruimte.

### *Waterschapsbeleid*

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m<sup>2</sup> of meer moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

### *Gemeentelijk beleid*

De hoofddoelstelling van het Waterplan 2 Ridderkerk (2008-2012) is: 'Het realiseren van een goed beheersbaar en aantrekkelijk watersysteem, met helder water van voldoende kwaliteit en gevarieerde veilige oevers, dat op de gewenste gebruiksfuncties is afgestemd. Het waterplan moet leiden tot een brede en integrale visie op het watersysteem.' In het waterplan staan de maatregelen beschreven die de gemeente Ridderkerk en waterschap Hollandse Delta tot 2012 uitvoeren om de waterkwaliteit van sloten en singels te verbeteren en de wateroverlast te beperken. Wateroverlast wordt aangepakt door ruimte voor water te creëren. Daarnaast worden maatregelen uitgevoerd om de kwaliteit van het water te verbeteren.

### **Huidige situatie**

#### *Algemeen*

Het plangebied bestaat uit het woongebied ten noordoosten van het centrum dat globaal wordt begrensd door de Rotterdamseweg, de Dr. Kuypersstraat, de Ds. Sikkelsstraat en de Margriete van Comenestraat.

#### *Bodem en grondwater*

De bodem in het plangebied bestaat uit zeekleigrond. Er is sprake van grondwatertrap Vb. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert tussen 0,25 en 0,4 m beneden maaiveld en dat de gemiddelde laagste grondwatertrap op meer dan 1,2 m beneden maaiveld is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied is circa NAP -0,9 m. Het plangebied ligt in bemalingsgebied IJsselmonde-oost en in peilgebied 27C met een vast peil van NAP -2,10 m.

Het peilgebied is de afgelopen jaren conform het waterplan op orde gemaakt. Dit grote peilgebied omvat naast het plangebied ook de rest van de wijk en grote delen van Slikkerveer. Er ontbreekt in het totale gebied nog 0,4 hectare open water, maar het ligt niet voor de hand om dat (normatieve) tekort in het plangebied op te lossen.

#### *Aanwezige verharding*

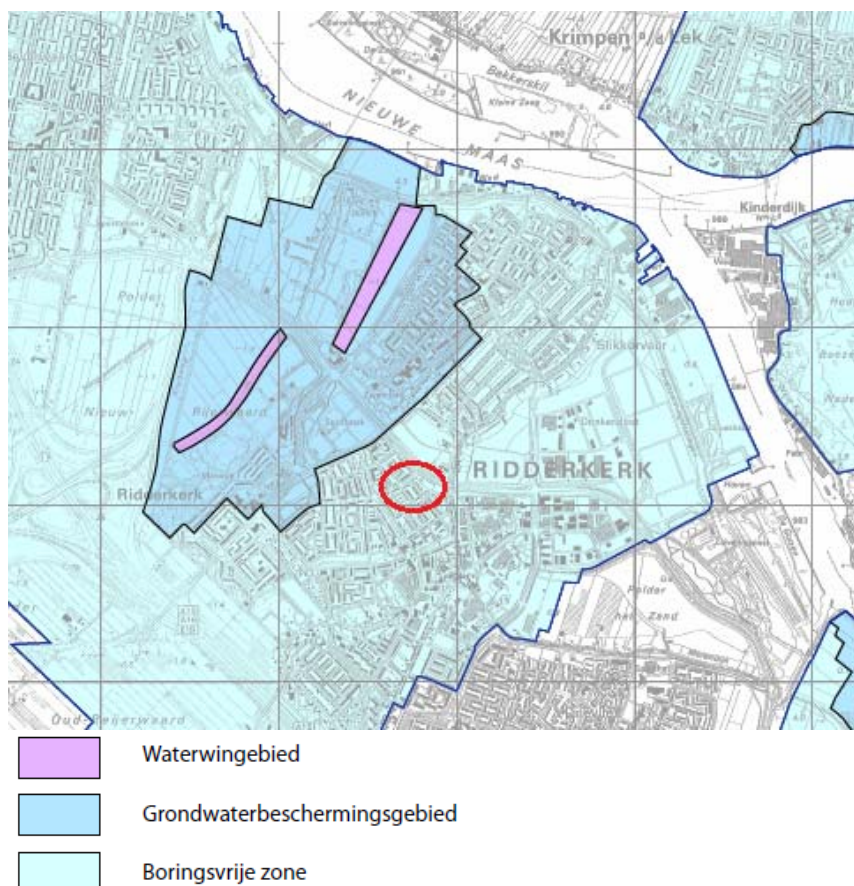
In de huidige situatie is in het noordelijk deel van het plangebied (ten noorden van de Hovestraat) 8.300 m<sup>2</sup> aan verhardingen en 5.950 m<sup>2</sup> aan bebouwing aanwezig. In het zuidelijke deel van het plangebied is 4.400 m<sup>2</sup> aan verharding en 1.900 m<sup>2</sup> aan bebouwing aanwezig.

#### *Waterkwantiteit*

Ten noorden van het plangebied is een wegsloot gelegen en ten oosten een hoofdwatgang. Rondom de watergangen ligt een beschermingszone van respectievelijk 1 en 3,5 m waarbinnen beperkingen gelden voor bouwen en aanleggen om onderhoud aan de watergang mogelijk te houden.

### Milieubeschermingsgebied voor het grondwater

Het plangebied ligt binnen de boringsvrije zone, onderdeel van het milieubeschermingsgebied voor grondwater zoals vastgesteld in de provinciale milieuverordening (zie figuur 4.1, plangebied rood omcirkelt). Deze milieubeschermingsgebieden zijn aangewezen om het grondwater dat wordt gebruikt voor de drinkwaterbereiding te beschermen. Binnen de boringsvrije zone gelden specifieke eisen bij (bouw)activiteiten. Deze zijn vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening Zuid-Holland. Aangezien deze regels reeds zijn vastgelegd in de voornoemde verordening en op basis daarvan afdoende kunnen worden gehandhaafd, heeft dit aspect geen verdere vertaling in de regels van dit plan gekregen.



Figuur 4.1 Milieubeschermingsgebieden voor grondwater (uitsnede kaart 8 Krimpenwaard/Alblasserwaard behorende bij de Provinciale Milieuverordening Zuid-Holland)

### Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied is niet gelegen binnen de kern-/beschermingszone van een waterkering.

### Afvalwaterketen en riolering

In het plangebied en omgeving is nog sprake van een gemengd rioleringsstelsel. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt echter wel afkoppeling voorgeschreven en gerealiseerd.

### Toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de sloop en herbouw van woningen.

Het nieuwe plan voor het noordelijke deel van het plangebied voorziet in ongeveer 10.500 m<sup>2</sup> verharding en circa 5.050 m<sup>2</sup> aan bebouwing. De vooral voor parkeren benodigde extra verharding wordt deels gecompenseerd door afname van de hoeveelheid bebouwing. Er blijft een toename van het totaal verhard oppervlak in dit plandeel van 1.300 m<sup>2</sup>. Overigens zal door het verdwijnen van tuinen (11.000 m<sup>2</sup>) en de aanleg van grotendeels groene hoven de (potentiële) hoeveelheid verharding juist

afnemen; de praktijk is immers dat tuinen steeds vaker en steeds intensiever worden verhard. 30% verharding van de tuinen zou 3.300 m<sup>2</sup> verharding opleveren. De verharding in de hoven is meegenomen in de berekening.

In het zuidelijk deel van het plangebied neemt de totale verharding ook toe, deels komt dit door groter oppervlak van de woningen en deels door noodzakelijke toevoeging van parkeren. Het nieuwe plan voorziet in 5.650 m<sup>2</sup> aan verharding en 2.350 m<sup>2</sup> aan bebouwing. Totaal dient hier dus 1.700 m<sup>2</sup> aan extra verhard oppervlak te worden gecompenseerd. De situatie ten aanzien van de tuinen wijzigt in dit deelgebied maar heel beperkt, een deel van de tuinen wordt wat kleiner, maar dit zal geen effect hebben op de (potentiële) verharding daarvan.

Uitgaande van 10% van het totaal extra verhard oppervlak dient afgerond 300 m<sup>2</sup> open water te worden gerealiseerd voor plandeel noord en zuid samen. Direct grenzend aan het plangebied wordt het rioolgemaal vervangen. Bij die ontwikkeling wordt 600 m<sup>2</sup> water gerealiseerd. Die 600 m<sup>2</sup> is uitgaande van de 10% norm meer dan voldoende voor beide projecten.

#### *Wijziging riolering*

In het plangebied en (grotere) omgeving is nog sprake van een gemengd rioelstelsel met bufferruimte om overstorten te beperken. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van een gescheiden stelsel. Bij de nieuwe scholen ten noorden van het plangebied is dat ook al gerealiseerd. Een gescheiden stelsel vraagt om extra bufferruimte voor regenwater dat niet meer wordt afgevoerd naar het riool. Daartegenover staat dat het aanbod van vuilwater en risico van overstort afneemt. Momenteel wordt onderzocht wat de consequenties zijn van de transitie van de wijk (meer dan alleen het plangebied) naar een gescheiden stelsel. Vooruitlopend hierop wordt bij het ontwerp van het openbaar gebied gezocht naar mogelijkheden om pieken in het (regen)wateraanbod op te vangen, bijvoorbeeld door lagere delen die tijdelijk onder water mogen staan. Verder zullen bij de noodzakelijke aanpassing van de ondergrondse infrastructuur leidingen voor afvoer van regenwater van de daken worden ingepast.

Overigens zullen ook nog andere complexen binnen de wijk op termijn aan vervanging of renovatie toe zijn. Wat dit concreet gaat betekenen voor de mate van verharding van de wijk en de totale situatie ten aanzien van afkoppeling kan echter nog niet goed worden voorzien. Wel is duidelijk dat de mogelijkheden om extra open water te maken beperkt zijn en dus innovatieve oplossingen voor buffering van water naar verwachting noodzakelijk.

#### *Waterbeheer*

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

#### **Conclusie**

De ontwikkeling leidt niet tot negatieve gevolgen voor de waterkwantiteit in het gebied, de beperkte toename aan verharding wordt gecompenseerd en het oppervlak aan tuinen, dat steeds vaker grotendeels wordt verhard, neemt fors af ten gunste van groen ingerichte hoven. Door keuze voor afkoppeling wordt het aanbod schoon water op het riool beperkt en daardoor ook de kans op ongewenste overstorten. Dat is positief voor de waterkwaliteit.

## 4.5 Ecologie

### Huidige situatie en beoogde ontwikkelingen

Het plangebied bestaat uit een woongebied uit de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. Dit woongebied zal door sloop en nieuwbouw worden getransformeerd tot een nieuw woongebied, waarvoor het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld. Binnen de bestaande stratenstructuur van de wijk worden 164 nieuwe huurwoningen gerealiseerd.

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient dit getoetst te worden aan ecologische wetgeving en beleid. Concreet betekent dit dat onderzocht moet worden of de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

### Resultaten onderzoek

#### Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dergelijke beschermde natuurgebieden liggen op grote afstand (700 m of meer, zie figuur 4.2) en worden niet beïnvloed door het voornemen. De Natuurbeschermingswet 1998 en het EHS-beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.



Figuur 4.2: Ligging plangebied (rode figuur) t.o.v. beschermde natuurgebieden (bron: <http://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/VRM>)

#### Soortenbescherming

In 2014 zijn de flora en fauna in het plangebied geïnventariseerd (zie Bijlage 2). Dit onderzoek heeft de aanwezigheid aangetoond van vaste verblijfplaatsen van drie zwaarbeschermden soorten; Huismus (*Passer domesticus*) Gierzwaluw (*Apus apus*) Gewone Dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*). Daarnaast zijn groeiplaatsen aangetroffen van de zwaarbeschermden Gele Helmbloem (*Pseudofumaria lutea*). De ruimtelijke ontwikkeling zal deze verblijfplaatsen en groeiplaatsen aantasten. Hierom is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Door het tijdig treffen van adequate mitigerende en compenserende maatregelen zal worden voorkomen dat de gunstige staat van instandhouding van deze soorten wordt geschaad.

In het plangebied komen verder nog verschillende licht beschermde soorten voor (egel, mol, huisspitsmuis, etc). Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling van de relevante bepalingen van de Flora- en faunawet.

**De toetsing aan de Flora- en faunawet is derhalve als volgt:**

- Voor de licht beschermde soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Uiteraard geldt wel de algemene zorgplicht. Dat betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.
- Tijdens werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Verstoring van broedende vogels is verboden. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In het kader van de Flora- en faunawet wordt geen standaardperiode gehanteerd voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden overigens tussen 15 maart en 15 juli (bron:www.vogelbescherming.nl).
- Voor het aantasten van verblijfplaatsen van gierzwaluw, huismus en gewone dwergvleermuis, alsmede van groeiplaatsen van de gele helmblom worden mitigerende en compenserende maatregelen getroffen zodat de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet wordt geschaad.

Uitgaande van het verkrijgen van de ontheffing staat de Flora- en faunawet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

## 4.6 Externe veiligheid

### Beleid en normstelling

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

#### *Risicovolle inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van  $10^{-6}$  per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.



### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RVGS) is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en (spoor)wegen opgenomen. Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten  $10^{-5}$  per jaar en de streefwaarde  $10^{-6}$  per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het GR nog buiten deze 200 m strekken.

Vooruitlopend op de vaststelling van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid is de circulaire per 1 januari 2010 gewijzigd. Met deze wijziging zijn de veiligheidsafstanden en plasbrandaandachtsgebieden uit het Basisnet Wegen en Basisnet Water opgenomen in de circulaire.

### *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

### *Gemeentelijk beleid*

De gemeente Ridderkerk beschikt over een beleidsvisie externe veiligheid. Deze beleidsvisie bevat het samenhangend beleid ten aanzien van externe veiligheid. In de visie is een bijlage opgenomen met een overzicht van alle risicobronnen met bijbehorende risico's. In de bijlagen is tevens een scenario-analyse opgenomen van de meest waarschijnlijke en worst-case ongevalsscenario's. De beleidsvisie is kaderstellend voor het nemen van ruimtelijke besluiten en het verlenen van vergunningen waarbij externe veiligheid in het geding is.

### **Onderzoek**

Uit de provinciale risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) blijkt dat ten noordoosten van het plangebied, aan de Rotterdamseweg 15, een LPG-tankstation is gelegen. Bij het tankstation is sprake van verschillende PR  $10^{-6}$  risicocontouren, te weten een contour van 45 m rond het vulpunt, van 25 m rond de ondergrondse tank en van 15 m rond de afleverzuilen. Het invloedsgebied van het groepsrisico is daarnaast 150 m. Het plangebied ligt op een afstand van ruim 240 m. Dit is buiten de PR  $10^{-6}$  risicocontouren en buiten het invloedsgebied. Dit blijkt tevens uit het overzicht van alle risicobronnen uit de beleidsvisie externe veiligheid.

Ten westen van het plangebied is daarnaast een hogedruk aardgasleiding gelegen. Deze leiding met kenmerk A-518-KR-049 heeft een druk van 66 bar een diameter van 30 inch. Voor de leiding geldt een PR  $10^{-6}$ -contour van 0 m en een inventarisatieafstand voor het GR van 380 m. Het plangebied ligt op ruim 500 m afstand, dus buiten de inventarisatieafstand. Dit blijkt ook uit de beleidsvisie.

Beide bronnen leveren geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Volgens de Beleidsvisie externe veiligheid ligt de gehele gemeente Ridderkerk binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijkswegen A15 en A16. De grootte van het invloedsgebied wordt bepaald door het transport van LT3 en GT4 en is 4000 m. Langs beide wegen is daarnaast sprake van Plasbrandaandachtsgebieden van 30 m en veiligheidszones variërend van 26 tot 80 m. Het plangebied ligt op ruim 1,2 km van beide wegen. De Plasbrandaandachtsgebieden en veiligheidszones leveren dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling. Het groepsrisico ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen op de A15 en A16 binnen het invloedsgebied ligt

geheel ruim onder de oriënterende waarde.

Met voorliggende bestemmingsplan wordt de sloop van 200 woningen en 2 bedrijfsruimtes en de bouw van 164 woningen mogelijk gemaakt. Door de afname van het aantal woningen neemt ook de personendichtheid binnen het invloedsgebied af. Het groepsrisico zal door de beoogde ontwikkeling dan ook in geen geval toenemen.

Over de Rotterdamseweg ter hoogte van het plangebied vindt daarnaast geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats in dusdanige frequenties dat dit veiligheidsrisico's oplevert. Deze weg is geen onderdeel van de gemeentelijke route gevaarlijke stoffen.

De beoogde ontwikkeling is tevens beoordeeld aan de hand van het Kwetsbaarheidszonemodel. De beoogde woningen zijn getoetst als woningen voor niet zelfredzame personen. Hiervoor wordt het worst-case scenario voor hittestraling/overdruk beschouwd.

Volgens het kwetsbaarheidszonemodel is het plangebied niet gelegen binnen de aandachtszones van de aanwezige wegen, spoorwegen en vaarwegen. Het plangebied ligt echter wel binnen het aandachtsgebied van het aanwezige tankstation (400 m) en de hoofdtransport aardgasleiding (600 m).

Omdat het plangebied buiten de 1%-letaliteitscontour van de aanwezige risicobronnen is gelegen, zijn er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

## **4.7 Kabels en leidingen**

### **Afwegingskader**

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18";
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18".

### **Onderzoek en conclusie**

In de paragraaf externe veiligheid is reeds ingegaan op de in de omgeving van het plangebied aanwezige risicorelevante leidingen. Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft in het bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden.

## 4.8 Luchtkwaliteit

### Beleid en Normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de volgende tabel weergegeven.

**Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm**

stof	toetsing van	Grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 11 juni 2011

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

### NIBM

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

### Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling in het plangebied is met de sloop van de bestaande en herbouw van circa 160 nieuwe woningen dusdanig klein dat dit ten opzichte van de huidige situatie voor een beperkte verkeersaantrekkende werking zorgt. Het effect op de luchtkwaliteit bedraagt in geen geval meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. Op het plan is daarom het besluit nimb van toepassing. Een toetsing aan de grenswaarden kan achterwege blijven.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool ([www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Rotterdamseweg (als maatgevende doorgaande weg langs het plangebied) ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. Omdat direct langs deze weg aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt. Daarom is ter plaatse van het hele plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

## 4.9 Bedrijven en milieuhinder

### Beleid en Normstelling

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

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

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

### Onderzoek

In de directe omgeving van het plangebied zijn voornamelijk woningen gelegen. Woningen zijn geen hinderlijke functies. Daarnaast zijn een aantal ondersteunende voorzieningen als scholen aanwezig en is aan de Hovestraat 1 een hoveniersbedrijf gevestigd. Voor deze activiteiten wordt niet voldaan aan de richtafstand zoals weergegeven in de VNG-publicatie (respectievelijk 30 en 50 m). Het gaat hier echter om bestaande situaties. Deze functies zijn reeds gelegen in de directe nabijheid van woningen. Bij de activiteiten dient dan ook reeds rekening gehouden te worden met de aanwezige woningen. Ter plaatse van het plangebied zal dan ook sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Door de beoogde sloop en herbouw van woningen, komen de woningen niet dichterbij de scholen en het hoveniersbedrijf te liggen. Voor de woningen bij het hoveniersbedrijf kan nog worden opgemerkt dat de diepte van het hoofdgebouw van nieuw te bouwen woningen ter plaatse in de regels beperkt wordt tot maximaal 9,5 meter. Hiermee wordt de planologische ruimte voor de woningen beperkt tot de beoogde stedenbouwkundige opzet. In de oude situatie mochten nieuwe hoofdgebouwen 12 meter diep zijn en dus in het geheel 2 meter dichterbij de hovenier. De scholen en het hoveniersbedrijf worden dan ook niet in hun mogelijkheden belemmerd.

### Conclusie

Het aspect milieuhinder staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

## 4.10 Bodemkwaliteit

### Beleid en Normstelling

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

### Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling bestaat uit de sloop en nieuwbouw van woningen. Er vind dan ook geen functieverandering plaats waarbij rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

## 4.11 Archeologie

### Beleid

De gemeente Ridderkerk heeft in september 2013 gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld. Op de 'archeologische waarden- en beleidskaart' van de gemeente heeft het plangebied een 'redelijk hoge archeologische verwachting'. Dit betekent dat ontwikkelingen met een oppervlakte van meer dan 200 m<sup>2</sup> getoetst moeten worden op de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

### Onderzoek

De initiatiefnemer heeft archeologische onderzoek laten uitvoeren (Archeologisch vooronderzoek ten behoeve van de nieuwbouw van 160 woningen "Ridderkerk plan centrum" (verkennende fase), 13 oktober 2014). Op basis van de conclusie uit het vooronderzoek is nader onderzoek uitgevoerd (Voortgezet archeologisch vooronderzoek ten behoeve van de nieuwbouw van 160 woningen "Ridderkerk plan centrum" karterende fase), 9 december 2014. De onderzoeken zijn als bijlage 3 bij de toelichting opgenomen.

Het BOOR heeft als adviseur van het college op het gebied van archeologie de rapporten beoordeeld en geadviseerd in te stemmen met het gegeven advies.

### Conclusies

Voor het plangebied is de kans op het aantreffen van een (intacte) archeologische vindplaats klein. Dit wordt geconcludeerd op basis van de bodemopbouw, het ontbreken van archeologische indicatoren in combinatie met de gehanteerde boordichtheid. Op basis van de resultaten van de onderzoeken kan archeologische verwachting voor het plangebied worden bijgesteld naar 'laag' en zijn verder onderzoek of beperkende maatregelen niet nodig.

Gelet op deze conclusie is er geen belemmering voor de realisatie van het bestemmingsplan en is een verdere planologische bescherming van de archeologische waarden in het plangebied niet nodig.

Mocht tijdens het grondverzet een archeologische 'toevalsvondst' worden gedaan dan bestaat de plicht hiervan zo spoedig mogelijk melding te doen bij de Minister van OC&W (in de praktijk bij de gemeente Ridderkerk).

## 4.12 Cultuurhistorie

### Beleid

In september 2013 heeft de gemeenteraad Erfgoedbeleid vastgesteld. Ten aanzien van het onderdeel cultuurlandschap is voor het plangebied, voor zover gelegen ten zuiden van de Hovystraat, het volgende opgenomen.

### Historische buurten

Bij de eerste uitbreidingen van Bolnes, Slikkerveer en Ridderkerk in de 20ste eeuw is de structuur van het landschap de basis voor de stedenbouwkundige opzet. In de lange, rechte straten met verre doorzichten is eenvoudig de structuur van het oude polderlandschap te herkennen. Dit geldt ook voor de Dr. Kuiperstraat en parallel gelegen Talmastraat en Slotemaker de Bruinestraat.

Voor het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied (Dr. Kuiperstraat) geldt de beleidslijn "Continuïteit van karakter". Het beleid is er op gericht om bij nieuwe ontwikkelingen aan te sluiten op de richting van de straten en de bestaande straatprofielen met verre doorzichten. Met de beoogde ontwikkeling blijft de bestaande richting en het bestaande profiel van de Dr. Kuiperstraat behouden. Hiermee wordt nadrukkelijk aangesloten op het beleid.

#### **4.13 Eindconclusie**

Op basis van de onderzochte aspecten worden geen bijzondere belemmeringen verwacht voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

## Hoofdstuk 5    Uitvoerbaarheid

### 5.1    Economische uitvoerbaarheid

Voor de kosten die samenhangen met de ontwikkeling is een anterieure overeenkomst opgesteld tussen de gemeente en de initiatiefnemer Woonvisie. In deze overeenkomst is geregeld op welke wijze de kosten verdeeld zijn. Het uitgangspunt hierbij is dat de gemeente in principe niet zal bijdragen aan de kosten die het gevolg zijn van de voorgestane ontwikkeling/herstructurering. Met een anterieure overeenkomst is de (economisch) uitvoerbaarheid van het plan verzekerd. Omdat (het verhaal van) de kosten via een anterieure overeenkomst wordt geregeld is een exploitatieplan niet nodig.

### 5.2    Maatschappelijke uitvoerbaarheid

*Van voorontwerp- naar ontwerpbestemmingsplan*

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 24 oktober 2014 gedurende 6 weken ter inzage gelegen waarbij de mogelijkheid is geboden om een reactie te geven. In deze periode is ook een informatieavond gehouden voor omwonenden en belangstellenden. Naar aanleiding hiervan zijn verschillende reacties binnengekomen.

Hiernaast is overleg gevoerd over het plan met verschillende instanties (conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening).

In Bijlage 4 zijn de inspraak- en overlegreacties samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Voor zover van toepassing is daarbij ook aangegeven of de reacties hebben geleid tot een bijstelling van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan is de situatie bij de parkeerhof in het zuidelijke plandeel gewijzigd. Daarbij is de toegang naar de parkeerhof verlegd en is het totaal aantal parkeerplaatsen en het aantal plaatsen in de hof iets gewijzigd.





## Hoofdstuk 6 Juridische plantoelichting

### 6.1 Verantwoording planvorm

Dit bestemmingsplan vormt het juridische kader voor het plangebied. Op basis van dit bestemmingsplan zal de beoogde ontwikkeling zonder verdere uitwerking van de bestemmingen of andere planologisch-juridische procedures kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast vervult het bestemmingsplan, na realisatie van de ontwikkeling, een belangrijke beheer- en gebruiksfunctie. De functies in het plangebied zijn voorzien van een daarop toegesneden bestemmingsregeling.

Ingevolge de Wro, het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de daarbij behorende ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) dienen bestemmingsplannen op vergelijkbare wijze opgebouwd en gepresenteerd te worden en tevens digitaal uitwisselbaar gemaakt te worden. Er is een aantal standaarden door het Ministerie van VROM ontwikkeld, waaronder de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). In dit bestemmingsplan is van deze standaarden voor zover van toepassing gebruikgemaakt. Hiermee wordt de rechtsgelijkheid en de uniformiteit binnen de gemeentelijke c.q. landelijke bestemmingsplannen gediend. Het bestemmingsplan is tevens afgestemd op de terminologie en regelgeving zoals opgenomen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hiernaast is het plan afgestemd op de gemeentelijke standaard.

### 6.2 Opbouw regels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen, die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn en de wijze van meten. In hoofdstuk twee wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk gaat in op de algemene regels. De overgangs- en slotregel maken onderdeel uit van het vierde hoofdstuk.

### 6.3 De bestemmingen

In het bestemmingsplan zijn verschillende bestemmingen gegeven aan het plangebied. Hieronder wordt ingegaan op de inhoud van deze bestemmingen.

#### Tuin

De voortuinen en soms delen van de zijtuinen behorende bij de woningen vallen niet onder de woonbestemming. Deze zijn apart bestemd. Reden hiervoor is dat het niet wenselijk is om hier erfbebouwing toe te staan. Alleen erkers, erfafscheidingen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan.

**Verkeer - Verblijfsgebied**

De in het plangebied aanwezige openbare wegen met een verblijfsfunctie zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Deze wegen zijn vooral gericht op het verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen. Binnen deze bestemming is ook ruimte voor nuts- en parkeervoorzieningen, groen en water. Ten behoeve van deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting zijn vergunningvrij en gereguleerd in het Besluit omgevingsrecht. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is vastgelegd in de regels.

**Wonen**

Het grootste deel van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Wonen'. Binnen deze bestemming vallen zowel de grondgebonden woningen als de gestapelde woningbouw. Op de verbeelding zijn de bouwmogelijkheden aangegeven door middel van maatvoeringsaanduidingen. De erfbebouwingsregeling moet worden gezien in samenhang met de bestemming 'Tuin'. De binnentuinen (ook wel 'hoven') zijn eveneens binnen de bestemming 'Wonen' opgenomen en zijn voorzien van de specifieke aanduiding 'specifieke vorm van wonen - hof'. Binnen de bestemming is eveneens ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen behorende bij de aangrenzende woningen.

Tevens zijn binnen deze bestemming aan-huis-gebonden beroepen en aan-huis-gebonden bedrijven toegestaan. Dit mag ook in bijgebouwen. Om te zorgen dat de hoofdfunctie wonen gehandhaafd blijft zijn aan deze activiteiten specifieke gebruiksregels verbonden. Hierin worden met name eisen gesteld aan de kantoor- en/of praktijkruimte ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen en aan-huis-gebonden bedrijven.