

# Bestemmingsplan

Wilderszijde





# Bestemmingsplan

## Wilderszijde

Projectnummer 0433148

Revisie 00

Datum 08-11-2021

## Auteur(s)

D. Hollemans

N. Groenewold

N. van der Steen

## Opdrachtgever

Gemeente Lansingerland

Tobias Asserlaan 1

2662SB Bergschenhoek

|                |                      |                  |           |
|----------------|----------------------|------------------|-----------|
| datum vrijgave | beschrijving revisie | goedkeuring      | vrijgave  |
| 08-11-2021     | vastgesteld          | N. van der Steen | P. Kennes |



## Inhoudsopgave

|                    |                                                      |            |
|--------------------|------------------------------------------------------|------------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                                     | <b>5</b>   |
| 1.1                | Bedoeling van het plan                               | 5          |
| 1.2                | Bij het plan behorende stukken                       | 5          |
| 1.3                | Ligging en begrenzing plangebied                     | 6          |
| 1.4                | Geldende ruimtelijke planregelingen                  | 6          |
| 1.5                | Planvorm                                             | 7          |
| 1.6                | Leeswijzer                                           | 7          |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Bestaande situatie</b>                            | <b>9</b>   |
| 2.1                | Historische context                                  | 9          |
| 2.2                | Ruimtelijke en functionele karakteristiek            | 10         |
| 2.3                | Landschappelijke en waterhuishoudkundige aspecten    | 12         |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Beleidskader</b>                                  | <b>15</b>  |
| 3.1                | Rijksbeleid                                          | 15         |
| 3.2                | Provinciaal beleid                                   | 18         |
| 3.3                | Gemeentelijk beleid                                  | 23         |
| 3.4                | Conclusie                                            | 29         |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Planbeschrijving</b>                              | <b>31</b>  |
| 4.1                | Ruimtelijke analyse en hoofdstructuur plan           | 31         |
| 4.2                | Functionele aspecten                                 | 33         |
| 4.3                | Verkeersstructuur en parkeren                        | 37         |
| 4.4                | Groen en water                                       | 42         |
| 4.5                | Duurzaamheid en natuurinclusief bouwen               | 45         |
| 4.6                | Beeldkwaliteit                                       | 47         |
| 4.7                | Hoogtebeperkingen vliegverkeer                       | 50         |
| 4.8                | Ondergrondse infrastructuur                          | 53         |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Milieu- en omgevingsaspecten</b>                  | <b>55</b>  |
| 5.1                | Verkeer en parkeren                                  | 55         |
| 5.2                | Akoestiek                                            | 59         |
| 5.3                | Archeologie, cultuurhistorie en landschap            | 69         |
| 5.4                | Bedrijven en milieuzonering                          | 73         |
| 5.5                | Bodem                                                | 77         |
| 5.6                | Externe veiligheid                                   | 78         |
| 5.7                | Natuur                                               | 82         |
| 5.8                | Luchtkwaliteit                                       | 85         |
| 5.9                | Geur                                                 | 86         |
| 5.10               | Trillingen                                           | 87         |
| 5.11               | Waterhuishoudkundige aspecten                        | 87         |
| 5.12               | Milieueffectrapportage                               | 91         |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Toelichting op de planregels en beleidsregels</b> | <b>95</b>  |
| 6.1                | Indeling en opzet van het bestemmingsplan            | 95         |
| 6.2                | Dit bestemmingsplan                                  | 96         |
| 6.3                | Planregels                                           | 97         |
| <b>Hoofdstuk 7</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>                               | <b>103</b> |
| 7.1                | Maatschappelijke uitvoerbaarheid                     | 103        |
| 7.2                | Economische uitvoerbaarheid                          | 103        |
| 7.3                | Handhavingsaspecten                                  | 104        |

|                    |                               |            |
|--------------------|-------------------------------|------------|
| <b>Hoofdstuk 8</b> | <b>Inspraak en overleg</b>    | <b>105</b> |
| 8.1                | Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro | 105        |
| 8.2                | Ontwerpfase                   | 105        |

## Toelichting

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Bedoeling van het plan

In Wilderszijde verrijst de komende vijftien jaar een nieuwe, duurzame en toekomstbestendige woonwijk. Het wordt de eerste 'Lansingerlandse' wijk. Het wordt een wijk voor alle doelgroepen, waaronder starters, gezinnen en ouderen. Van de woningen wordt 40% gerealiseerd binnen het betaalbare segment: 25% sociale huurwoningen en 15% onder de categorie Betaalbaar Lansingerland. Binnen de 60% vrije sector woningen wordt een deel tot de grens van de Nationale Hypotheek Garantie gerealiseerd. Wilderszijde wordt klimaatadaptief, groen en krijgt duurzame (gasloze) woningen. Bewoners en bezoekers parkeren zo min mogelijk in de woonstraten en de wijk is goed bereikbaar met zowel fiets, auto als OV. Dit bestemmingsplan maakt deze ontwikkeling mogelijk.

Hoewel de gebiedsontwikkeling Wilderszijde een langere voorgeschiedenis kent, kwam deze vooral in de periode tussen 2005 en 2008 op gang. Veranderende economische en sociale omstandigheden vroegen als gevolg van de vastgoed- en kredietcrisis in 2008 om een herijking van de plannen. Die herijking heeft plaatsgevonden en er zijn nieuwe ambities en uitgangspunten voor Wilderszijde vastgesteld. Daarnaast zijn ook de wettelijke kaders veranderd.

Het onderhavige bestemmingsplan biedt een juridisch-planologisch kader voor de volledige ontwikkeling. De gemeente beoogt 2.500 tot maximaal 3.000 woningen te realiseren met daarbij passende voorzieningen.

### 1.2 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte "Wilderszijde" bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding. Voor de aspecten 'parkeren', 'natuurinclusief bouwen' en 'duurzaamheid' zijn beleidsregels opgesteld. De beleidsregels maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Deze worden separaat maar gelijktijdig vastgesteld en geven uitleg aan bepalingen in de regels. In hoofdstuk 6 wordt hier dieper op ingegaan.

De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald door middel van lijnen, coderingen en arceringen. Voor de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt.

Voorafgaand en tijdens de planvorming zijn keuzes gemaakt over (bestaande) functies, het programma en de fasering. Deze keuzes zijn vastgelegd in een aantal documenten:

- Ambitiedocument Wilderszijde (augustus 2017)
- Nota van Uitgangspunten (januari 2018)
- Beslisdocument Masterplan Wilderszijde (november 2019)
- Wilderszijde 2030, een Masterplan op hoofdlijnen (vastgesteld 25 juni 2020)
- Milieueffectrapport (MER) Gebiedsontwikkeling Wilderszijde (mei 2021)

Het Masterplan vormt in grote lijnen de basis voor het onderhavige bestemmingsplan. Het Masterplan legt alleen het ruimtelijk kader op hoofdlijnen vast. Een nadere uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit volgt in het landschaps- en stedenbouwkundig plan. In het landschaps- en stedenbouwkundig plan is de beeldkwaliteit voor Wilderszijde vastgelegd. Dit document vervangt de welstandsnota voor deze gronden. Ook wordt rekening gehouden met de uitkomsten van het MER. De onderzoeken uitgevoerd in het kader van het MER zijn de basis voor de toetsing van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten in dit

bestemmingsplan.

### 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied voor de gebiedsontwikkeling Wilderszijde ligt aan de zuidzijde van Bergschenhoek en ten oosten van Berkel en Rodenrijs. Verder naar het zuiden ligt Rotterdam-The Hague Airport en Rotterdam-Noord. Het gebied is ingesloten tussen infrastructuur en is daardoor een geluidgevoelige locatie. Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- de Boterdorpsweg (N472) aan de noordoostzijde;
- de hogesnelheidslijn (HSL) met parallel daaraan het Annie M.G. Schmidtpark aan de noordwestzijde;
- de Schiebroekseweg en de N209 aan de zuidoostzijde;
- de Wildersekafe (gemeentegrens met Rotterdam) aan de zuidwestzijde.



*Figuur 1.1: De globale ligging van Wilderszijde in omgeving (links) en de begrenzing plangebied (rechts)*

De bedrijven en woningen die gelegen zijn aan de Schiebroekseweg maken deel uit van het plangebied. De planologische mogelijkheden voor deze percelen zijn in hoofdzaak conserverend overgenomen in dit bestemmingsplan.

### 1.4 Geldende ruimtelijke planregelingen

In het plangebied gelden voor het ingaan van het onderhavige bestemmingsplan de volgende planologische regimes (op chronologisch volgorde):

- Wilderszijde I (vastgesteld op 3 januari 2008).
- Wilderszijde II (vastgesteld op 27 november 2008).
- Wilderszijde II Afwijking 4 (vastgesteld op 28 juli 2009).
- Wilderszijde II Afwijking 4 (vastgesteld op 14 december 2009).
- Geluidzones rond het luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport (vastgesteld op 5 juli 2012).
- Uitwerkingsplan brug Wilderszijde (vastgesteld op 5 januari 2016).
- Omgevingsvergunning Schiebroekseweg 20 (vastgesteld 7 juli 2016).
- Parapluherziening parkeernormering Lansingerland (vastgesteld op 30 maart 2017).
- Wijzigingsplan Wilderszijde II, voortgezet onderwijs (vastgesteld op 11 september 2018).

De beoogde gebiedsontwikkeling Wilderszijde is niet volledig mogelijk binnen de vigerende juridisch-planologische kaders, daarom is het onderhavige bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan vervangt de bovenstaande bestemmingsplannen (geheel dan wel gedeeltelijk).

## 1.5 Planvorm

Bij de planuitwerking en realisatie van Wilderszijde wordt geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen in de samenleving en op de woningmarkt. Daarom is ervoor gekozen een 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' op te stellen voor deze ontwikkeling zodat de flexibiliteit die de Crisis- en herstelwet (Chw) en het Besluit uitvoering Crisis- en Herstelwet (BuChw) gezamenlijk bieden, benut kunnen worden bij de ontwikkeling van Wilderszijde. Om een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte voor een gebied op te kunnen stellen, dient het gebied opgenomen te zijn in de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet.

Op 9 december 2019 is door de Minister voor Milieu en Wonen besloten het plangebied Wilderszijde op te nemen in artikel 3.1, eerste lid, van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet (derde tranche). Het besluit is opgenomen in bijlage 2 bij deze toelichting.

Zo wordt er met dit plan de mogelijkheid benut om, in voorbereiding op de Omgevingswet, gebruik te maken van beleidsregels voor kwalitatieve / open normen en worden beleidsregels opgesteld voor de onderwerpen parkeren, natuurinclusief bouwen en duurzaamheid. Ook kan er worden gewerkt met globale en gemengde bestemmingen. De Chw biedt een versnelde doorlooptijd bij de Raad van State, dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 6.

## 1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 Bestaande situatie wordt ingegaan op de historische context en op de bestaande situatie, zowel ruimtelijk en landschappelijk als functioneel. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 Beleidskader het relevante beleid van het Rijk, de regio, de provincie en de gemeente Lansingerland uiteengezet. In hoofdstuk 4 Planbeschrijving volgt een planbeschrijving met een ruimtelijke analyse, functionele aspecten en komen verschillende specifieke milieukundige zaken aan bod. In hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten zijn de (overige) onderzochte milieu- en omgevingsaspecten beschreven. Hoofdstuk 6 Toelichting op de planregels en beleidsregels bevat uitleg over de werking en inhoud van de regels in dit bestemmingsplan en de beleidsregels waar in de regels van het bestemmingsplan naar verwezen wordt. In hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid wordt ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In hoofdstuk 8 Inspraak en overleg wordt ingegaan op de inhoud van de inspraakprocedure en verscheidene andere relevante overleggen.

vastgesteld bestemmingsplan Wilderszijde  
Gemeente Lansingerland  
Projectnummer 0433148



## Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

### 2.1 Historische context

De ontwikkeling van Wilderszijde – het gebied van de Boterdorpse polder tussen de Boterdorpseweg en de Wildersekade – kent een lange geschiedenis die zich op verschillende schaalniveaus aftekent.

Al in provinciale streekplannen (1964 – 1974) is ruimte opgenomen voor grootschalige woningbouw. In 1987 werd de mogelijkheid voor een ontwikkeling van 3.000 woningen opgenomen in het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR) en in het Regionaal Structuurplan (RSP, 1998) is dit later vertaald naar een woongebied met 1.050 woningen en een waterplas voor natuur en recreatie.

Onder invloed van de ontwikkeling van het nabijgelegen vliegveld Zestienhoven ontstaan echter veranderende inzichten over dit plan. Als de ontwikkeling van Zestienhoven in 2001 is vastgesteld, wordt Wilderszijde daarna onder de naam Noordrand II opgenomen in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1995 - 2005).

De landelijke VINEX-opgave is een ontwikkeling die grote impact heeft op de verstedelijking van Nederland en ook haar weerslag heeft op Bergschenhoek.

Het was de reden voor de gemeente Bergschenhoek om in de loop der jaren grondposities te verwerven die erop gericht waren de eerste woningen in Wilderszijde in 2010 op te leveren. Achtereenvolgens is toen een masterplan (2005), Milieueffectrapportage (MER, 2006) en een bestemmingsplan (2008) opgesteld.

Het is in deze periode dat de locatie als 'Wilderszijde' daadwerkelijk op de kaart komt te staan. Ondertussen werd in 2007 reeds gestart met het voorbelasten van een deel van het gebied, waaronder een deelgebied in het zuiden van Wilderszijde, toentertijd bekend onder de naam "de Tuinen B2". Vanwege de vastgoed- en kredietcrisis werden hier uiteindelijk te weinig woningen verkocht om in 2010 te kunnen starten met de bouw en daarop is de ontwikkeling in 2011 definitief gestaakt. De ontwikkeling van bovenwijkse voorzieningen in de randen is wel doorgegaan. Na de oplevering van sporthal de Zijde, scholengemeenschap Melanchthon Bergschenhoek en het Wolfert Lyceum in 2010 wordt in 2012 het nieuwe gemeentehuis van Lansingerland geopend.

Eind 2016 is na jaren van crises de planontwikkeling weer opgestart. In de tussentijd is er qua (gemeentelijk) beleid en wet- en regelgeving veel veranderd en herzien. Vandaar dat ervoor wordt gekozen de bestaande kaders uit 2005-2008 te vernieuwen.

Dit leidt tot het door de gemeenteraad van Lansingerland vastgestelde Ambitiedocument (2017), de door het college vastgestelde Nota van Uitgangspunten (2018) en tenslotte het door de gemeenteraad vastgestelde Beslisdocument Masterplan Wilderszijde (november 2019), (beleids)uitgangspunten voor een nadere uitwerking. De kaders zijn gericht op het opstellen en vaststellen van een nieuw Masterplan en Bestemmingsplan (incl. MER) voor Wilderszijde. Enkele ontwikkelingen binnen Wilderszijde, kunnen binnen de bestaande kaders van het vigerend bestemmingsplan uit 2008 beperkt doorgang vinden in afwachting van het nieuwe bestemmingsplan. Dit heeft reeds geleid tot de bouw van de Wolfert Lansing school naast het gemeentehuis en de start van woningbouwplan Buyten in het zuidwesten van Wilderszijde.

## 2.2 Ruimtelijke en functionele karakteristiek

Het projectgebied van Wilderszijde is ca. 133 ha groot. Binnen het projectgebied worden reeds enkele deelgebieden ontwikkeld met bebouwing of natuur:

1. De scholen locatie langs de HSL
2. Islamitisch cultureel centrum langs de HSL
3. Het gemeentehuis
4. Park de Polder
5. Vrije kavels Wilderse Kade
6. School Wolfert Pro
7. Plan Buyten (in ontwikkeling)

De overige 97,5 ha is te kenmerken als plangebied voor een nog te ontwikkelen woonwijk. Op figuur 2.1 is een luchtfoto van de huidige situatie van het plangebied weergegeven. Op figuur 2.2 zijn de huidige voorzieningen in het plangebied aangeduid.



*Figuur 2.1: luchtfoto Wilderszijde*





*Figuur 2.2: Ligging plangebied. Bron: Landschaps- en stedenbouwkundig plan*

Het plangebied wordt doorsneden aan de oostzijde door een fietspad van Bergschenhoek via Park de Polder naar het buitengebied Rottezoom en Schiepolder. In de zuidoost zijde van het plangebied ligt Park de Polder. Park de Polder valt binnen de geluidscontour van het vliegveld waar niet gebouwd mag worden. Park de Polder grenst aan de “Vlinderstrik”, maar is er geen onderdeel van. De Vlinderstrik bestaat uit de Schiebroeksepolder en de Zuidpolder en is sinds kort in beheer bij Natuurmonumenten, met de status van Natuurgebied. De Vlinderstrik gaat bij realisatie van de verlengde A16 onderdeel uitmaken van recreatie en natuurgebieden die de Rotte en de Schie verbinden en ze dichterbij Wilderszijde brengen.

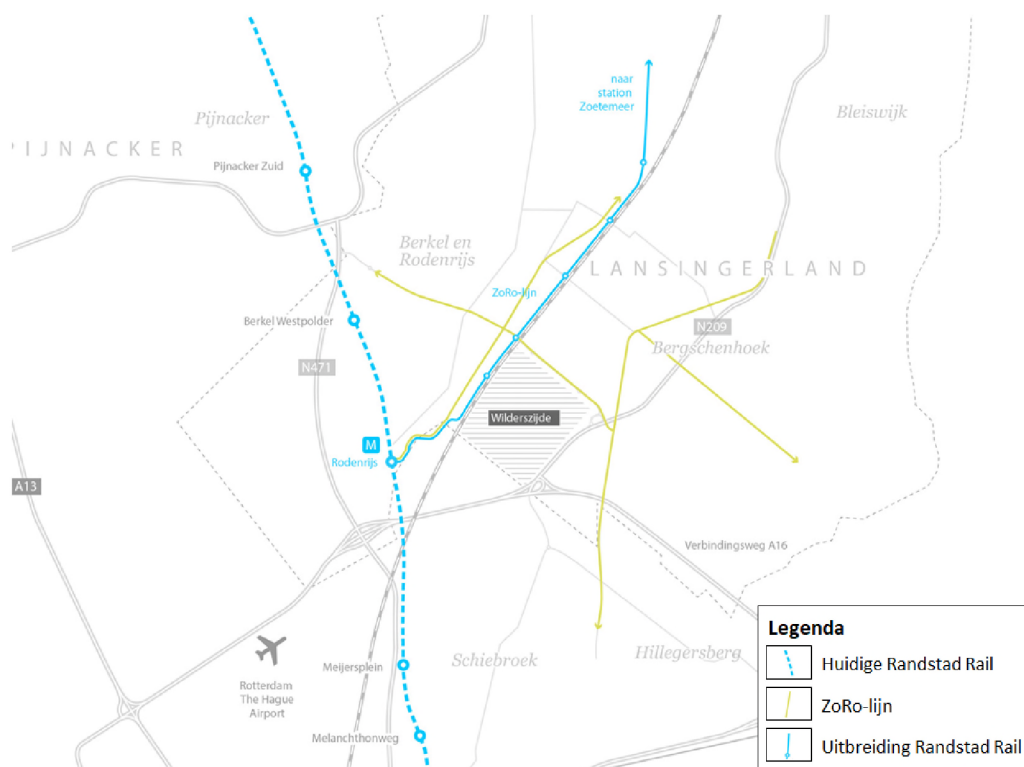
Binnen het plangebied zijn geen bijzondere cultuurhistorische aanleidingen die dragend kunnen zijn voor een toekomstige identiteit of structuur.

Aan de noordrand ligt de Boterdorpseweg welke met zijn brede profiel en ruime opzet de entree voor het gebied zal vormen. De bebouwing direct langs deze weg is relatief hoog aan de zijde van Wilderszijde door reeds gerealiseerde Sporthal, de school Wolfert Lansing en het gemeentehuis. Langs de Zijde staan enkele beeldbepalende, grote gebouwen waarin bovenwijkse voorzieningen zoals scholen en een sporthal zijn gevestigd.

Daarnaast kenmerkt de ligging van het gebied zich door de verbondenheid met omliggend OV. Door middel van een HOV verbinding (ten westen van de HSL) tussen Rodenrijs en Zoetermeer: een vrij liggende busbaan (ZoRo-lijn) tussen Metro-Station Rodenrijs (RandstadRail) en het NS station Lansingerland-Zoetermeer. In de investeringsagenda MRDH is dit tracé benoemd om op termijn te transformeren van een busbaan naar een railverbinding (RandstadRail). Ook door middel van een busverbinding van TU Delft naar Rotterdam Noord (Alexander), halterend op 2 haltes langs de Boterdorpseweg, wordt de wijk van de noord-oostzijde door (H)OV ontsloten.

Randstad Rail route tussen het NS station Lansingerland-Zoetermeer en Rotterdam-The

Hague Airport. Ook wordt er op provinciaal niveau onderzoek verricht naar de mogelijkheden hoe een oost-west busverbinding tussen Delft centrum en Rotterdam Alexander gerealiseerd kan worden welke aan de noordzijde van Wilderszijde zal aantakken. Wilderszijde ligt daardoor op een belangrijk kruispunt van diverse HOV verbindingen in de regio.



Figuur 2.3: OV-bereikbaarheid Wilderszijde

## 2.3 Landschappelijke en waterhuishoudkundige aspecten

De locatie Wilderszijde ligt in een landschappelijke omgeving die voornamelijk bedoeld is voor recreatief gebruik. Het landschap is een belangrijke schakel in de groene, ecologische en recreatieve verbinding tussen Midden-Delfland en de Rottemeren en bestaat uit verschillende deelgebieden in vier verschillende polders. Het landschap vormt een groene zone tussen het stedelijk gebied van Rotterdam en de noordelijke randgemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. Park de Polder in Wilderszijde is een belangrijke schakel tussen Lansingerland en deze groene zone en is, samen met het aangrenzende Polderpad, een van de troeven voor Wilderszijde. Het Polderpad is een regionale fietsroute tussen de rivieren de Schie en de Rotte die de verschillende landschappen aaneenrijgt en bovendien Wilderszijde verbindt met het Lage en Hoge Bergse Bos.

Het zuidoostelijke park in Wilderszijde, Park de Polder, is onderdeel van het regionaal landschap. Park de Polder is een echt polder-park waar de oorspronkelijke verkaveling is behouden. Bestaande hoogteverschillen zijn geaccentueerd om een grote ecologische variëteit te behalen.

Het fietspad of het 'Wilgenlaantje' ligt vanuit Park de Polder met een zichtlijn richting de kerk van Bergschenhoek. Het 'Wilgenlaantje' sluit in de toekomst aan op de regionale fietsroute over het Polderpad. Het Polderpad is een regionale fietsroute tussen de rivieren de Schie en de Rotte die de verschillende landschappen aaneenrijgt en Wilderszijde verbindt met het Lage en Hoge Bergse Bos. Park de Polder is 20 hectare groot.



*Figuur 2.4: Situatie Wilderszijde in het omliggende landschap*

Wilderszijde ligt aan de scheidingslijn tussen de beheergebieden van twee waterschappen, direct aan de waterkerende dijk ofwel 'de landscheiding'. Wilderszijde zelf maakt deel uit van het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De waterstructuur van Wilderszijde is stevig en gebaseerd op de natuurlijke structuren en de reeds gerealiseerde watergangen.

vastgesteld bestemmingsplan Wilderszijde  
Gemeente Lansingerland  
Projectnummer 0433148



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### 3.1.1      Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk gaat uit van ontwikkelingen die op lange termijn (2040) tot een beter ontwikkeld Nederland zullen zorgen. Verder streeft het Rijk op de middellange termijn (2028) naar een concurrerend, bereikbaar leefbaar en veilig Nederland.

De hoofddoelen uit de SVIR zijn vertaald naar onderstaande nationale belangen. Deze zijn –direct of indirect – ook opgenomen in het Barro, waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen. De volgende belangen zijn relevant voor de gebiedsontwikkeling Wilderszijde:

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. In dit kader blijft het Rijk gebiedsgerichte afspraken maken met de stedelijke regio's over de programmering van verstedelijking (woningbouw), zowel kwantitatief als kwalitatief.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor duurzame energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitsstelsel van weg, spoor en vaarwegen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor behoud en versterking van nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

#### 3.1.2      Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2008)

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 regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart) en Erfgoed (Unesco). Het Barro is niet van invloed op gebiedsontwikkeling Wilderszijde en stelt geen specifieke regels voor het plangebied.

### 3.1.3 Nationale Omgevingsvisie (ontwerp)

Vanaf 2022 treedt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet in werking. De Omgevingswet bundelt een aantal wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook één Rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De verwachting is dat deze visie in 2020 in werking treedt. De NOVI biedt een (duurzaam) toekomstperspectief op onze leefomgeving. Dit komt samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied.

De eerste drie prioriteiten zijn van belang voor gebiedsontwikkeling Wilderszijde.

### 3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen (artikel 3.1.6 lid 2). De Ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

De Ladder geldt bij stedelijke ontwikkeling zoals bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur, indoorsport en leisure. In het bestemmingsplan moet een motivatie worden opgenomen of er aan de hand van de duurzaamheidsladder gekeken is of het project past bij de regionale behoefte en/of de functies binnenstedelijk kunnen worden gerealiseerd. Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen de treden van de Ladder moeten worden doorlopen. Het doen van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

#### *Gewijzigde ladder per 1 juli 2017*

De Ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 juli 2017 gewijzigd. De Ladder is aangepast om de in de praktijk ervaren knelpunten op te lossen en de onderzoekslasten te verminderen. De effectiviteit van het instrument blijft behouden. Het uitgangspunt is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Het doel is (en blijft) een zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van overprogrammering en de negatieve ruimtelijke gevolgen van leegstand.

#### *Belangrijkste wijzigingen*

De belangrijkste wijzigingen zijn een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke 'treden' en het vervangen van het begrip 'actuele regionale behoefte' door: 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Als de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet dat nadrukkelijk worden gemotiveerd in de toelichting. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden in een nieuw derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden.

#### *Relevantie plangebied*

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 2.500 tot 3.000 woningen, met



daarbij passende voorzieningen (bijvoorbeeld onderwijs). Het plangebied is in de Omgevingsverordening aangewezen als stedelijk ontwikkelgebied. In paragraaf 3.2.3 wordt hier nader op ingegaan. Doordat de ontwikkeling binnen stedelijk ontwikkelgebied gerealiseerd zal worden, is er geen sprake van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Er is een grote vraag naar woningen, blijkt uit onderzoek d.d. 3 oktober 2019 van Stec groep (Onafhankelijke Markttechnisch advies woningbouwprogramma Wilderszijde, 3 oktober 2019, zie bijlage 3). De regio Rotterdam kent begin 2019 een woningtekort van circa 23.800 woningen. Tezamen met de groeiende regionale woningbehoefte tot 2030 ontstaat een woningbehoefte van circa 68.500 woningen. De plancapaciteit voor de regio voorziet in circa 61.800 woningen tot 2030, waardoor een tekort ontstaat van 6.700 woningen. De woningmarkt van Rotterdam en Lansingerland kent een grote verbondheid. Bijna een kwart van de mensen die zich vestigen in Lansingerland komt uit Rotterdam. Deze trend zal zich in de toekomst voortzetten of zelfs uitbreiden. De woningprijzen in grote steden zoals Rotterdam en Den Haag zijn in vergelijking met gemeenten zoals Lansingerland erg hoog, en stijgen nog altijd. Deze blijvende druk op de woningmarkt in grote steden zorgt ervoor dat randgemeenten meer populariteit winnen. Door de ligging van Lansingerland en dankzij de goede verbindingen met Den Haag en Rotterdam, is Lansingerland een interessant vestigingsgebied voor huishoudens die door de flinke prijsstijgingen in de grote steden niet meer landen in Den Haag of Rotterdam. Ze kijken daardoor uit naar een betaalbare nieuwbouwwoning in Wilderszijde, met voldoende ruimte voor de kinderen.

De nieuwbouw draagt dus ook bij aan de regionale woningbouwopgave. Stec groep heeft naast de actuele woningbehoefte onderzocht wat de kansrijke doelgroepen zijn om woningen voor te realiseren in Wilderszijde. Hieruit is gebleken dat er behoefte is aan woningen voor gezinnen met kinderen, starters en ouderen. Deze doelgroepen hebben andere woningvoorkeuren. Er is behoefte aan grondgebonden woningen (gezinnen met kinderen en starters) en appartementen of nul-treden-woningen (voor starters en ouderen).

Naast woningen worden in Wilderszijde ook maatschappelijke en commerciële voorzieningen gerealiseerd. De commerciële voorzieningen bestaan uit voorzieningen op het gebied van horeca en detailhandel. Op voorhand wordt verwacht dat circa 4.000 vierkante meter aan commerciële voorzieningen (brutovloeroppervlak) passend is bij een wijk als Wilderszijde. Welke ruimte er voor deze voorzieningen daadwerkelijk is, is nader onderzocht in een DPO (distributieplanologisch onderzoek). Op basis van dat onderzoek van Stec groep (Laddertoets dagelijkse detailhandel Wilderszijde, 5 november 2020), koopstromenonderzoek en een analyse van het economisch functioneren van de bestaande detailhandels- en supermarktstructuur in de omgeving van het plangebied, is bepaald welk programma voor commerciële voorzieningen haalbaar en levensvatbaar is.

De maatschappelijke voorzieningen die in Wilderszijde voorzien zijn, bestaan uit:

- basisscholen;
- een sporthal;
- een gezondheidscentrum;
- een sociaal-cultureel ontmoetingscentrum;
- kinderdagverblijven.

Het brutovloeroppervlak van deze maatschappelijke voorzieningen bedraagt circa 10.000 vierkante meter.

In het bestemmingsplan is een gebied aangewezen (centraal gelegen in Wilderszijde) waar deze commerciële en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd mogen worden. Waar mogelijk worden deze voorzieningen gecombineerd met de woonfunctie.

#### *Conclusie*

De ontwikkeling is voorzien binnen het stedelijk gebied. Er bestaat een groot tekort aan

woningen in de gemeente en in de regio. Wilderszijde is één van de woningbouwprojecten die dit tekort kunnen verkleinen. Er is behoefte aan zowel grondgebonden woningen als appartementen. Hiermee is de Ladder voor duurzame verstedelijking onderbouwd.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland**

De Zuid-Hollandse Omgevingsvisie en Omgevingsverordening is per 1 augustus 2020 in werking getreden. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en –plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Hieraan geeft de provincie richting door het maken van samenhangende beleidskeuzes, die volgen uit onze provinciale opgaven. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. Het geheel aan bestaande beleidskeuzes, inclusief de doorwerking naar programma's en verordening, vormt het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving.

Op 3 december 2020 is het Ontwerp Omgevingsbeleid 2020 gepubliceerd. In het Ontwerp Omgevingsbeleid is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. Omdat onderdelen uit het Programma ruimte naar de Omgevingsvisie zijn omgezet, is het resterende deel hiervan nu onderdeel van het Omgevingsbeleid. Het Omgevingsbeleid is alleen redactioneel gewijzigd, de beleidsinhoud is niet veranderd. Er zijn geen wijzigingen die een (directe) invloed op het plangebied of de voorgenomen ontwikkeling.

### **3.2.2 Omgevingsvisie Zuid-Holland**

De Omgevingsvisie Zuid-Holland, die per 1 augustus 2020 in werking is getreden, omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta.
- Naar een nieuwe economie: the next level.
- Naar een levendige meerkernige metropool.
- Energievernieuwing.
- Best bereikbare provincie.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt gewerkt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

### **3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland (2020)**

De provincie Zuid-Holland wil een overheid zijn die anticipeert op veranderingen in maatschappij, economie en bestuur, en vanuit haar toegevoegde waarde bijdraagt aan maatschappelijke opgaven. De ontwikkeling die de provincie Zuid-Holland hierin doormaakt, sluit aan bij de uitgangspunten van de Omgevingswet die de maatschappelijke opgave centraal stelt, en niet langer de sectorale beleidsvelden.

De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2022 in werking. De provincie Zuid-Holland kiest ervoor om in aanloop naar de komst van de Omgevingswet twee belangrijke kerninstrumenten van deze wet – de omgevingsvisie en de omgevingsverordening – op basis van huidig recht vast te stellen. Met deze integratie wordt een belangrijke stap gezet in de implementatie van het organiseren van de provinciale rol rond maatschappelijke opgaven in de fysieke leefomgeving. Uitgangspunt is dat de integratie beleidsneutraal gebeurt, dus zonder een verandering in (rechts-)gevolgen. Separaat wordt een aantal beleidsrijke onderdelen ter besluitvorming voorgelegd, die nadien als wijziging in deze verordening worden geïntegreerd. Deze onderdelen zijn in de verordening gereserveerd.

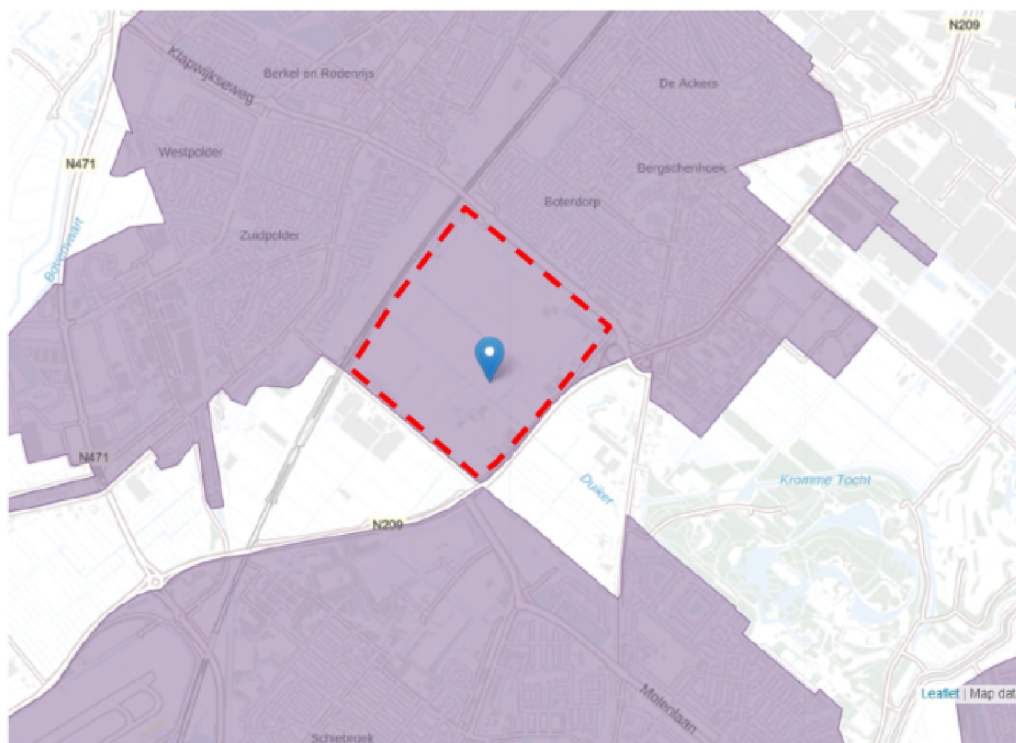
De omgevingsvisie en de omgevingsverordening zijn instrumenten die onderling sterk met elkaarsamenhangen. In de systematiek van de Omgevingswet is de inhoud van de omgevingsvisie voor een groot deel leidend voor de inhoud van de omgevingsverordening. Vandaar dat de inhoud van beide kerninstrumenten gelijktijdig zijn vastgesteld.

De Omgevingsverordening integreert achttien verordeningen, waaronder de Verordening ruimte 2014. Net als de Verordening ruimte stelt de Omgevingsverordening regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Hieronder wordt ingegaan op specifieke onderdelen uit de Omgevingsverordening, die voor gebiedsontwikkeling Wilderszijde relevant zijn.

#### **Stedelijke ontwikkelingen (Artikel 6.10 Omgevingsverordening Zuid-Holland)**

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD. Niet alle vraag naar wonen en werken kan en hoeft te worden opgevangen binnen BSD. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat het handelingskader. In paragraaf 3.1.4 is de ontwikkeling getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

In 2007 zijn de eerste concrete plannen voor Wilderszijde gepresenteerd. Hierin werd onder andere voorzien in 2.700 woningen in Wilderszijde. De huidige aantrekkende woningmarkt laat zien dat de woningbehoefte nog altijd actueel is. De GIS viewer van de provincie Zuid-Holland laat zien dat het plangebied Wilderszijde binnen het bestaand stedelijk gebied valt (zie figuur 3.1). Hiermee wordt invulling gegeven aan het benutten van transformatie binnen het bestaand stedelijk gebied.



*Figuur 3.1: Uitsnede GIS viewer provincie Zuid-Holland (Bron: provincie Zuid-Holland). Paars: Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied. Het plangebied van Wilderszijde is in het rode kader weergegeven.*

#### **Ruimtelijke kwaliteit (Artikel 6.9 Omgevingsverordening Zuid-Holland)**

Artikel 6.9 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland stelt randvoorwaarden aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden waar de ruimtelijke kwaliteit beschermd wordt. Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit geldt dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen de bestaande identiteit, aard en schaal van het gebied.

De ontwikkeling van Wilderszijde wordt op een dusdanige manier ingepast, dat de bestaande structuren en verkavelingspatronen behouden blijven. Tevens is de bebouwingsdichtheid bepaald op basis van de omgeving. Aan de noordwest en noordoostzijde van het plangebied, grenzend aan de kern Bergschenhoek, bevindt zich de hoogste bebouwingsdichtheid. Aan de zuidoostzijde, grenzend aan het polderlandschap, bevindt zich de laagste bebouwingsdichtheid. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op de beeldkwaliteit.

De kwaliteitskaart is opgebouwd uit verschillende kaartlagen. De kaartlagen zijn themagericht. Voor het plangebied van Wilderszijde zijn er een aantal kaartlagen relevant.

Wilderszijde is in de kaartlaag 'stedelijke occupatie' behorend bij de omgevingsverordening aangewezen als stedelijk gebied. Ter plaatse van Park de Polder zijn meerdere kaartlagen relevant, namelijk:

- Recreatiegebied (Laag van de beleving)
- Droogmakerij, Veen (Laag van de cultuur- en natuurlandschappen)

Ten slotte is Park de Polder onderdeel van gebiedsprofiel Bentwoud, Rottemeren Zuidplas. In de kwaliteitskaart is opgenomen dat waarden van het gebied als recreatiegebied en droogmakerij niet verloren mogen gaan als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling. In het bestemmingsplan Wilderszijde is Park de Polder bestemd als 'Groen'. Het park, de huidige verkavelingsstructuur en de functie als recreatiegebied blijven daardoor gehandhaafd.



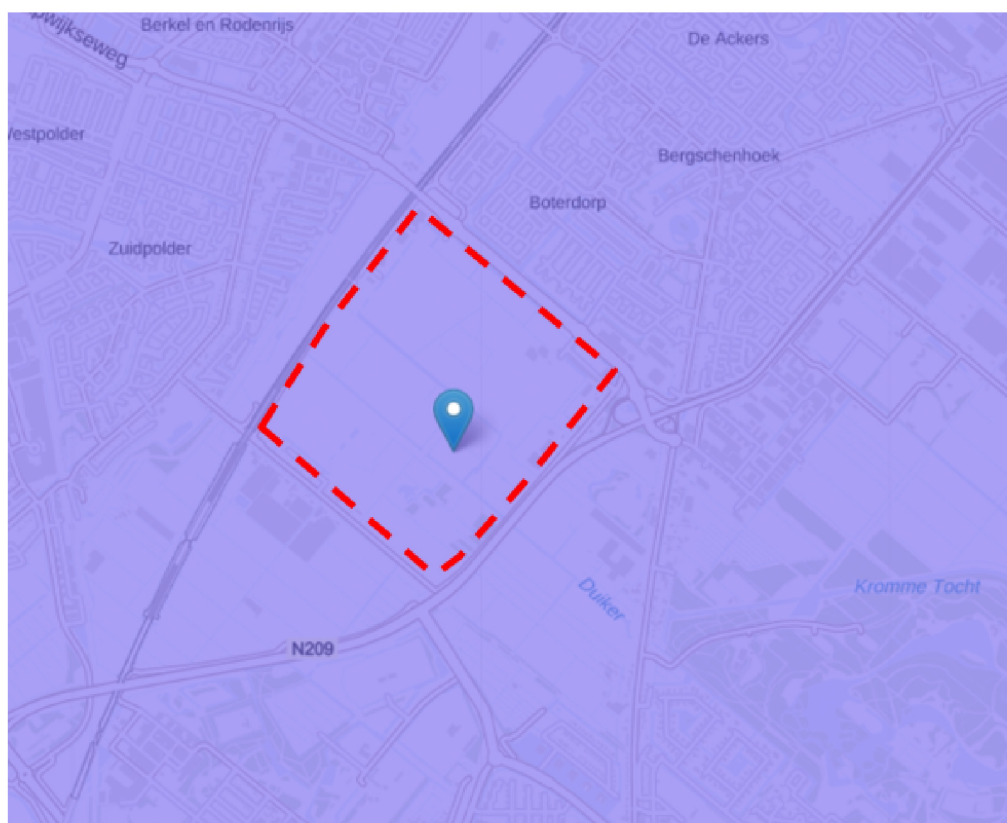
### 3.2.4 Programma Ruimte

Het Programma Ruimte bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de Omgevingsvisie van Zuid-Holland. Het gaat dan bijvoorbeeld om een locatie-specifieke of programmatische invulling van beleidsbeslissingen uit de Omgevingsvisie. Ook kan het gaan om taken en bevoegdheden van Gedeputeerde Staten. Het is dus enerzijds een beleidsdocument, namelijk uitwerking van de beleidsbeslissingen en anderzijds gericht op uitvoering. In beginsel is het programma zelfbindend. Voor doorwerking naar burgers, bedrijven en andere overheden is inzet van andere instrumenten nodig. De mogelijkheden worden in latere fasen onderzocht, zoals de mogelijkheden in de bodem (zie bijlage 6 'Energie in beeld').

#### Energietransitie

De provincie werkt aan het tot stand brengen van nieuwe warmtenetwerken om op (boven)regionale schaal vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Hiervoor gaat de provincie in gesprek met haar partners om te bezien of er op (boven)regionale schaal ruimtelijke reserveringen in de ondiepe ondergrond kunnen worden gemaakt. Wilderszijde ligt in het gebied waar nieuwe warmtenetwerken tot stand gebracht kunnen worden (zie figuur 3.2).

Naar verwachting is het warmtenetwerk nog niet ontwikkeld wanneer Wilderszijde gerealiseerd wordt. De woningen worden wel voorzien van een duurzame energiebron. Er zal interferentiebeleid worden vastgesteld door de gemeente Lansingerland.



*Figuur 3.2: Uitsnede GIS-viewer provincie Zuid-Holland met het zoekgebied voor warmtenetwerken in het blauw-paars (Bron: provincie Zuid-Holland)*

#### Verstedelijkingsopgave

Zuid-Holland staat voor een grote opgave. Tussen 2010 en 2030 zijn ongeveer 230.000

nieuwe woningen nodig. Daarvan zijn er tot nu toe 80.000 gebouwd, waarmee een opgave voor 150.000 woningen nodig blijft. En dan zijn we er nog niet: tussen 2030 en 2040 moeten aanvullend 60.000 woningen gebouwd worden. Deze opgave staat niet op zichzelf. De bouw van woningen combineren met andere vraagstukken biedt de kans om steden en dorpen in de provincie te versterken. Denk aan de combinatie met bereikbaarheid over de weg of via het openbaar vervoer. Daarnaast biedt de woningbouwopgave een kans om in te spelen op maatschappelijke transities, zoals die op het gebied van energie, klimaat en economie. Woningbouw is dé bepalende factor in verdere verstedelijking van Zuid-Holland.

### **Kwantitatieve woningbouwbehoefte**

In 2019 heeft de provincie Zuid-Holland de woonbehoefteraming en de bevolkingsprognose geactualiseerd op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De provincie verwacht dat in de gemeente Lansingerland de woningbehoefte in de periode tussen 2019 en 2040 met meer dan 15 procent zal groeien. Verder verwacht de provincie Zuid-Holland dat er het provinciale woningtekort de komende jaren zal lopen. Om die reden was er in 2019 behoefte aan de bouw van circa 20.000 woningen in de provincie en in de periode 2020-2030 behoefte aan uitbreiding van de woningvoorraad van circa 130.000 woningen.

De woningbehoefte in Lansingerland en de regio Rotterdam is, in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking, onderzocht door Stec groep (zie bijlage 3). Hieruit is gebleken dat er een grote behoefte is aan woningen, met name voor gezinnen met kinderen, starters en ouderen. In paragraaf 3.1.4. is een nadere beschrijving van de actuele (regionale) behoefte aan woningen opgenomen.

In januari 2019 is het Regionaal Akkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030 ondertekend. Dit akkoord vervangt de woningmarktafspraken tussen de gemeente Lansingerland en de voormalige Stadsregio Rotterdam uit 2014. Het doel van het akkoord is om tot 2030 te voorzien in voldoende woningen en daarnaast de sociale woningvoorraad beter te verspreiden over de regio.

Op basis van het Regionaal Akkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030 is een programma aan woningcategorieën samengesteld. Binnen het plangebied van Wilderszijde worden woningen in alle prijs categorieën aangeboden. De verdeling hiervan luidt als volgt:

1. minimaal 25% van het aantal woningen binnen Wilderszijde moet bestaan uit sociale huurwoningen;
2. minimaal 15% van het aantal woningen binnen Wilderszijde moet bestaan uit woningen onder de categorie Betaalbaar Lansingerland;
3. maximaal 60% van het aantal woningen in Wilderszijde mag bestaan uit Vrijesectorwoningen. Hiervan zal een zesde deel (10% van het aantal woningen in Wilderszijde) in de categorie tot de grens van de Nationale Hypotheek Garantie (NHG) worden gerealiseerd.

### **Kwalitatieve woningbouwbehoefte**

De realisatie van de woonwijk Wilderszijde komt voort uit de groei van de woningbehoefte in Lansingerland en Zuid-Holland (met name voor ouderen en starters). De huidige woningvoorraad van de gemeente Lansingerland is weinig flexibel en kan niet aan deze vraag voldoen. De huidige woonwijken zijn door de recente Vinex-opgave relatief nieuw (voornamelijk gerealiseerd na 1990) en hebben een suburbaan woonmilieu. Het huidige aanbod bestaat daardoor voornamelijk uit grondgebonden woningen.

Er is door STEC in 2019 een onderzoek (Onafhankelijke Markttechnisch advies woningbouwprogramma Wilderszijde, 3 oktober 2019) uitgevoerd naar de actuele regionale en lokale woningbouwbehoefte. Er is in de gemeente Lansingerland meer behoefte aan huur



[illegible]

Ruimte - Antea Nederland B.V.

activiteiten.

### **3.3.2 Structuurvisie Lansingerland (2010)**

Met de structuurvisie geeft de gemeente Lansingerland de gewenste ruimtelijke ontwikkeling weer tot 2025. Ook wordt een doorkijk naar de lange termijn gegeven. De ambitie voor de gemeente Lansingerland is:

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

Het plangebied is op de structuurvisiekaart aangegeven als 'nieuw stedelijk gebied'.

### **3.3.3 Vooruitblik omgevingsvisie (vast te stellen eind 2021)**

In 2021 zal de omgevingsvisie Lansingerland vastgesteld worden. In de aanloop naar de omgevingsvisie is de Nota Uitgangspunten en Koers Omgevingsvisie Lansingerland opgesteld. De Nota is op 16 juli 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland. De Nota bevat de belangrijkste uitgangspunten die uiteindelijk zullen gaan landen in de omgevingsvisie, namelijk:

- Verbonden in de metropool

Lansingerland zet in op sterke ruimtelijke structuren en ruime groengebieden. De omgeving wordt toekomstbestendig ingericht. Bereikbaarheid en verbondenheid zijn belangrijk, waarbij wordt ingezet op moderne en hoogwaardige mobiliteitsvormen.

- Vindingrijk en ondernemend

Lansingerland wil lokaal en regionaal werken en ondernemen stimuleren, waarbij wordt ingezet op:

1. Innovatieve kennisteelt.
  2. Slimme verduurzaming.
  3. Lokaal en regionaal ondernemen.
- Gezond samen leven

In Lansingerland is er oog voor mensen en plek voor iedereen. Het leven in Lansingerland is gezond en veilig. Het voorzieningenaanbod is passend bij de gemeente. Nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente sluiten qua karakter aan op de omgeving.

Vooruitlopend op de Omgevingsvisie kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van Wilderszijde aansluit bij de uitgangspunten die gesteld zijn in de Nota Uitgangspunten en Koers Omgevingsvisie Lansingerland.

### **3.3.4 Lansingerland beweegt, visiedocument verkeer en vervoer 2009-2020 (2009)**

Het mobiliteitsplan 'Lansingerland beweegt' bevat de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Lansingerland tot en met 2020. Het visiedocument beschrijft de huidige situatie, analyseert de belangrijkste knelpunten en beschrijft oplossingsrichtingen. De visie noemt dat de hoofdstructuur van het hoofdwegennet onder andere gevormd wordt door de Boterdorpseweg en de N209. Het op peil houden van de capaciteit van deze wegen verdient de voorkeur boven (capaciteits)maatregelen op de overige wegen in de gemeente. De gemeente zet verder in op een hoogwaardig en fijnmazig, goed bewegwijzerd netwerk van sociaal veilige, directe fietsroutes met zo min mogelijk conflictpunten.

De visie is uitgewerkt in een maatregelpakket met een prioritering. In dit maatregelpakket worden onder andere een HOV-verbinding tussen Delft en Rotterdam Alexander genoemd

met een tracé over de Boterdorpseweg.

### 3.3.5 Vooruitblik mobiliteitsvisie 2040 (vast te stellen eind 2021)

Eind 2021 zal de nieuwe mobiliteitsvisie 2040 worden vastgesteld. Ter voorbereiding hierop heeft de gemeenteraad op 25-03-2021 uitgangspunten hiervoor vastgesteld. De nota bevat de belangrijkste uitgangspunten die nader worden uitgewerkt en zullen landen in de mobiliteitsvisie 2040. De uitgangspunten zijn gestoeld op een aantal belangrijke trends, namelijk:

1. De eerste trend is de toename van mobiliteit. Ondanks de digitale mogelijkheden neemt het aantal fysieke verplaatsingen verder toe.
2. De tweede trend is de verduurzaming van de mobiliteit. Enerzijds heeft dit te maken met de technische verduurzaming van de vervoermiddelen, zoals de komst van bijvoorbeeld elektrische fietsen, elektrische auto's, maar ook een toename van bewustwording over de wijze waarop men reist en het belang dat men steeds meer hecht aan een gezonde leefstijl en leefomgeving.
3. De derde trend is de verandering van mobiliteit, waarbij steeds slimmer wordt gereisd. Voorbeelden hiervan zijn de opkomst van de deelauto, deelfiets en deelscooter, maar ook de toename aan ketenverplaatsingen. Hierbij wordt bijvoorbeeld het belangrijkste deel van de reis per OV afgelegd, waarbij een ander vervoermiddel als voor- en/of natransport wordt gebruikt. Ontwikkelingen als MAAS (Mobility As A Service) zijn een verbindende factor tussen verschillende vormen van mobiliteit.

Op basis van bovengenoemde trends zijn zes uitgangspunten vastgesteld, die zich met name richten op verkeersveiligheid, duurzame- en slimme mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit).

1. De ambitie is 0 verkeersslachtoffers door vermijdbare oorzaken in 2040  
Verkeersveiligheid is, zeker vanwege de toenemende mobiliteit in de regio, als heel belangrijke pijler onder een gezonde en plezierige openbare ruimte. Het wegnemen van risico's en het faciliteren van een prettig weggebruik is essentieel. Dit uitgangspunt is met name gericht op de zwakkere verkeersdeelnemers (fietsers, wandelaars)
2. Faciliteren van de toenemende mobiliteit  
Een groei van het aantal inwoners in Lansingerland en de regio gaan gepaard met meer vervoersbewegingen. Dit wil Lansingerland faciliteren. Dit vertaalt zich in een betere bereikbaarheid. Echter geldt deze betere bereikbaarheid niet voor alle modaliteiten. Per modaliteit, per locatie en per doelgroep kan dit anders zijn.
3. Verduurzaming van mobiliteit  
Actieve vormen van mobiliteit, zoals fietsen en wandelen krijgt meer ruimte. Daarnaast draagt openbaar vervoer en slimme mobiliteit ook bij aan de verduurzaming van mobiliteit. Dit wordt gefaciliteerd dan wel uitgebreid.
4. Modernisering van vervoeroplossingen  
Ontwikkeling op het gebied van ketenmobiliteit en deelmobiliteit krijgen in Lansingerland de ruimte om verder te ontwikkelen. Grote vervoerstromen worden beter gefaciliteerd met hoogwaardige openbaarvervoer verbindingen, zoals het intensiveren van metrolijn-E en het vervangen van de ZoRo busverbinding naar een railverbinding.
5. De gemeente neemt verantwoordelijkheid en stimuleert anderen  
Lansingerland neemt geen afwachtende houding aan maar neemt waar nodig zelf een trekkersrol en stimuleert marktpartijen te ontwikkelen en stimuleert ondernemers en inwoners om duurzamer en slimmer te reizen.
6. Locatiegerichte prioriteitenladder  
Per (ontwikkel)gebied liggen de prioriteiten anders. In bestaande (oude) gebieden is relatief veel ruimte voor de auto. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen heeft OV en fiets de hoogste

prioriteit, gevolgd door de emissieloze auto en daarna pas de brandstofauto.

### 3.3.6 Lansingerland Duurzaam

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie vastgesteld om in 2050 een CO<sub>2</sub>-neutrale gemeente te zijn. Hiertoe is de duurzaamheidsvisie 'Lansingerland duurzaam' opgesteld, die op 18 juli 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld. Door een inzet op de thema's energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie wil de gemeente ook voor de toekomst de kwaliteit van wonen en onze aantrekkelijke leefomgeving behouden en de impact op het milieu en het klimaat te minimaliseren. Dat betekent de overgang van fossiele bronnen naar energie uit hernieuwbare bronnen, gesloten grondstofkringlopen met een zo hoog mogelijk behoud van waarde en de aanpassing aan klimaatverandering om de negatieve effecten hiervan op te vangen, zodat een zekere mate van klimaatbestendigheid ontstaat. Daarbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld, maar vraagt de gemeente ook iets van andere partijen. Begin 2020 is de 'Uitvoeringsagenda Lansingerland Duurzaam 2019-2022' vastgesteld. Hierin zijn de ambities uit het visiedocument 'Lansingerland Duurzaam' door-vertaald naar concrete uitvoeringsafspraken voor de periode tussen 2019 en 2022.

### 3.3.7 Kader duurzame gebiedsontwikkeling

Eind 2017 is voor de gemeente Lansingerland een routekaart ontwikkeld voor verduurzaming van de gemeente op de lange termijn. De routekaart geeft een uitwerking aan de thema's energie, klimaatadaptatie en circulaire grondstoffen. Ook wordt beschreven wat de ambities zijn op deze thema's en op welke manier de gemeente, samen met de relevante stakeholders, deze ambities gaat realiseren. De routekaart is in 2018 vastgesteld.

Het Kader duurzame gebiedsontwikkeling (DGO) fungeert hierbij als richtlijn voor alle projecten om gezamenlijke de vastgestelde duurzaamheidsthema's invulling te geven.

De scope van het kader DGO is als volgt:

1. De notitie geeft het duurzaamheidskader voor nieuwbouwonstwikkelingen van woningen binnen de gemeentegrenzen van Lansingerland. Alle projectgroottes ten aanzien van woningaantallen zijn hierin begrepen.
2. De notitie geeft een uitwerking aan de drie door de gemeente geselecteerde focusthema's: Energie, Klimaatadaptatie, Circulaire Grondstoffen. Deze focusthema's zijn één op één afgeleid uit de routekaart die op dit moment wordt opgesteld.
3. De notitie geeft per thema de ondergrens de te realiseren duurzaamheidprestaties. Projectgebonden kunnen hier aanvullingen en toevoegingen op worden gedaan.
4. Het kader DGO is een richtlijn.

In de notitie zijn de duurzaamheidsrichtlijnen per focusthema omschreven in een overzichtstabel in dit rapport.

### 3.3.8 Leidraad duurzame inrichting openbare ruimte

De leidraad DIOR beschrijft de minimale eisen die de gemeente Lansingerland stelt aan de inrichting van de openbare ruimte in Lansingerland. Daarmee helpt het instrument stedenbouwkundigen, (technisch) ontwerpers en uitvoerders om een duurzame openbare ruimte te realiseren die goed te beheren is door de gemeente en haar aannemers.

In de leidraad DIOR zijn onder meer eisen opgenomen over:

- oppervlaktewater;
- civiele kunstwerken;
- wegen en verkeer;
- kabels en leidingen;
- bebording & straatmeubilair;



- openbare verlichting;
- afval & schoon;
- groen.

### 3.3.9 Nota parkeren Lansingerland en Nota parkeernormen

In deze nota zijn de hoofdlijnen voor het auto- en fietsparkeerbeleid voor de periode 2013-2020 vastgelegd. Dit beleid is nog steeds vigerend. In 2022 wordt het beleid herzien, na het vaststellen van de nieuwe mobiliteitsvisie. De parkeernota vloeit voort uit het “Visiedocument verkeer en vervoer 2009-2020”, dat gaat voor duurzame bereikbaarheid en inzet op milieuvriendelijke vervoerwijzen, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Uniformering van de parkeernormen voor de kernen van Lansingerland en het behoedzaam uitbreiden van parkeergelegenheid in verband met openbaar groen en buitenspeelruimte is de ambitie. Bij het auto- en fietsparkeren moet telkens gezocht worden naar de juiste balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en economie. Daarnaast wordt ingezet op het verleiden van de verkeersdeelnemer om ook gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer om de bereikbaarheid en leefbaarheid te bevorderen. Waar mogelijk wordt ruimte geboden voor de auto, maar tegelijkertijd wordt fietsgebruik gestimuleerd door goede parkeervoorzieningen in centra en bij het OV.

Het parkeerbeleid van Lansingerland is gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

- **Kosteneffectiviteit:** de gemeentelijke middelen zijn zeer beperkt. Gekeken wordt naar een efficiënte wijze van parkeren in aanleg en in beheer. Bij de kosten van beheer gaat het niet alleen om fysiek beheer, maar ook om de kosten van handhaving.
- **Duurzaamheid:** onder duurzaam parkeerbeleid wordt verstaan:
  1. Economische duurzaamheid, waarbij parkeren op lange termijn voorziet in de behoefte van winkels en bedrijven om hun klanten te ontvangen;
  2. Ecologische duurzaamheid, waarbij gestreefd wordt naar een milieuvriendelijke wijze van mobiliteit, zoals het stimuleren van het gebruik van het OV en de fiets
- **Positieve aanpak:** de gemeente Lansingerland streeft naar beperking van gemeentelijke regels en de bijbehorende handhaving. De gebruiker moet daarom 'verleid' worden tot het gewenste gedrag. De te hanteren auto- en fietsparkeernormen zijn in een separate 'Nota parkeernormen' vervat.

Door SPARK is (T20.05627 d.d. 26-05-2020) een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de parkeernorm specifiek voor appartementen te verlagen, om daarmee beter aan te sluiten op de lokale parkeerbehoefte voor deze doelgroep bewoners en daarmee bij te dragen aan de mobiliteitstransitie waarbij met mobiliteit meer ruimte wordt gemaakt voor de inwoners voor andere vormen van mobiliteit. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. Op 25 juni 2020 heeft de gemeenteraad bij vaststelling van het Masterplan, op basis van het onderzoek, besloten de vigerende parkeernormen voor appartementen te verlagen; dit is verwerkt in de Beleidsregels Parkeren behorende bij dit bestemmingsplan. Daarmee wordt aangesloten bij het huidige autobezit van bewoners van appartementen in Lansingerland. In paragraaf 4.3 wordt een nadere toelichting gegeven op de parkeernormen in Wilderszijde.

Voor de ontwikkeling van Wilderszijde zijn beleidsregels opgesteld ten aanzien van het aspect parkeren. In de regels van het bestemmingsplan wordt verwezen naar de beleidsregels Parkeren. In de beleidsregels zijn normen ten aanzien van parkeren in Wilderszijde opgenomen. In de beleidsregels Parkeren is rekening gehouden met de Nota parkeren Lansingerland en de Nota parkeernormen. Daarnaast zijn er gebiedsspecifieke beleidsregels t.a.v. parkeren voor Wilderszijde in de beleidsregels Parkeren opgenomen. Een initiatief dient aan de normen die opgenomen zijn in de beleidsregels Parkeren getoetst te worden.



### 3.3.10 Welstandsnota

Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) uiteen wordt gezet, is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Lansingerland te behouden en te stimuleren. Elk bouwplan moet, zowel op zichzelf als in relatie tot zijn omgeving, voldoen aan de redelijke eisen van welstand, volgens criteria die zijn vastgesteld in de gemeentelijke welstandsnota. Bovendien mogen bestaande bouwwerken niet in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand, ook weer volgens de criteria in de welstandsnota. Alleen als de gemeenteraad een gebied of een object als 'welstandsvrij' aanwijst, vervalt de preventieve welstandsbepaling. In Lansingerland wil de gemeente echter bij een deel van de vrije gebieden een vangnet behouden in de vorm van een paar summier criteria om excessen te voorkomen. Gesproken wordt daarom van 'vrij met excessenregeling'. Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:

- welstandsvrij;
- vrij met excessenregeling;
- eenvoudig/licht;
- bijzonder.

Het plangebied voor Wilderszijde is aangeduid als 'Woongebieden na 1985' en 'Recreatie- en sportgebieden' (ter plaatse van Park de Polder). Het welstandsbeleid is er op gericht de samenhang binnen de wijk en de architectonische kwaliteiten ervan te waarborgen, zonder het particulier initiatief teveel in te perken. Voor de Woongebieden na 1985 geldt daarom een eenvoudig welstandsniveau, waarbij de ambities beperkt zijn. Welstandseisen zijn vooral gericht op de samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte. Verder zijn ze bedoeld om het op niet passende manier veranderen van de vaak opvallende architectuur te voorkomen, omdat dit een nadelige invloed kan hebben op het straatbeeld als geheel. In het Beeldkwaliteitsplan (Landschappelijk en Stedenbouwkundig Plan) behorende bij dit bestemmingsplan zijn in de toetsingsmatrix de welstandseisen voor Wilderszijde nader beschreven. Er is tevens in de planregels opgenomen dat een bouwplan getoetst dient te worden aan het Beeldkwaliteitsplan.

Park de Polder is een recreatiegebied. De recreatiegebieden hebben een hoge mate van openbaarheid. De gebiedskwaliteit ligt vooral in de landschappelijke karakteristiek en kan afdoende via het bestemmingsplan gewaarborgd worden. In de recreatiegebieden is bovendien weinig bebouwing aanwezig. Het welstandsniveau kan daarom 'vrij met excessenregeling' zijn.

### 3.3.11 Woonvisie Lansingerland 2015-2020

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

- Behouden/Vergroten van keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod.
- Bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus waarbij we het dorps- en landelijke karakter bekrachtigen.
- Versterken van een duurzame woon- en leefomgeving.

Wilderszijde wordt een woonwijk met een gevarieerd aanbod van woningen, deels complementair aan het bestaande woningbestand van de gemeente, waardoor er meer sociale cohesie en toekomstbestendigheid wordt gecreëerd.

### **3.3.12 Nota Cultuurhistorie Plus**

Om de ambitie (het uitgroeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is) te verwezenlijken, voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. De nota Cultuurhistorie Plus vormt hiervoor de basis. Binnen het plangebied van gebiedsontwikkeling Wilderszijde, zoals beschreven in paragraaf 2.2, zijn geen bijzondere cultuurhistorische elementen en structuren aangegeven.

## **3.4 Conclusie**

Gebiedsontwikkeling Wilderszijde draagt bij aan en past in de landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsdoelstellingen voor stedelijke voorzieningen.

vastgesteld bestemmingsplan Wilderszijde  
Gemeente Lansingerland  
Projectnummer 0433148

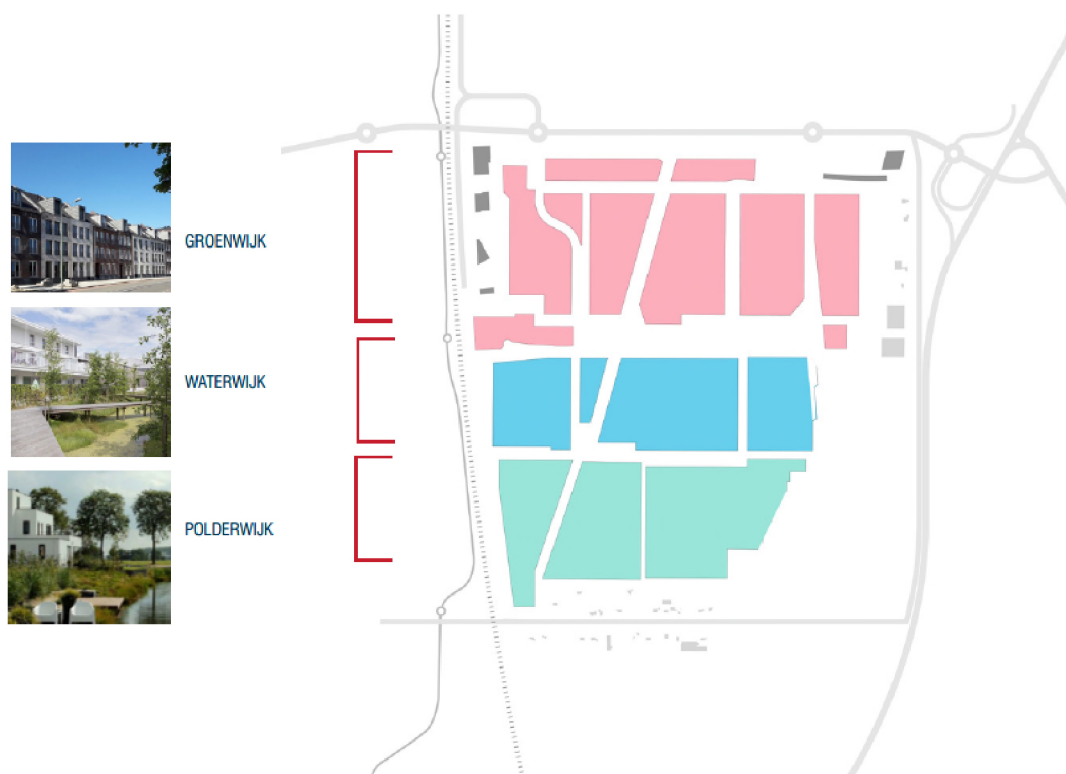
## Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

### 4.1 Ruimtelijke analyse en hoofdstructuur plan

Wilderszijde wordt een 'verbonden wijk': verbonden met de omgeving en het landschap. Maar ook de verbinding tussen de inwoners van Wilderszijde onderling is van groot belang. Hiervoor is een 'landschap van ontmoetingen' ontworpen met als basis een groen-blauw netwerk. De groene en blauwe structuur dooradert de volledige woonontwikkeling van Wilderszijde en is de drager voor de ontmoetingen: voorzieningen zijn in Wilderszijde centraal georganiseerd aan bereikbare, veilige groene ruimten. De groene ruimten in combinatie met de voorzieningen bieden aanleiding tot geplande en spontane ontmoetingen en nodigen uit tot spelen, sporten, wandelen en ontspannen. De fijnmazige dooradering van groen en blauw bepaalt de identiteit van Wilderszijde, en zorgt tevens voor een robuuste structuur voor een klimaatadaptieve inrichting.

Het ruimtelijke concept voor Wilderszijde is gericht op waardering van het bestaande polderlandschap en leidt tot een aantrekkelijk groen woongebied waar wonen, groen en water sterk met elkaar samenhangen. De bestaande watergangen verdelen het plangebied in drie wijkdelen waarin herkenbare landschappelijke karakteristieken van het polderlandschap zijn vertaald in een eigen sfeer en identiteit, dat zijn:

- Groenwijk;
- Waterwijk;
- Polderwijk.



Figuur 4.1: Ruimtelijke indeling van Wilderszijde. Bron: Masterplan Wilderszijde.



Figuur 4.2: Hoofdstructuur van Wilderszijde. Bron: Landschaps- en stedenbouwkundig plan

### Groenwijk

Deze wijk onderscheidt zich door de hogere dichtheid in combinatie met een groen karakter. Groen en water zijn in Wilderszijde overal aanwezig, maar in Groenwijk bepaalt royaal groen de publieke ruimte nog meer dan elders. Groenwijk grenst aan noordkant van de centrale parkzone. De hogere dichtheid en aanwezigheid van (boven)lokale voorzieningen (zoals aan de Zijde) maken Groenwijk dynamisch. De groene open ruimtes nodigen uit tot sociaal contact. Tezamen met de geveltuinen, openbaar groen, eventuele buurttuinen en autoluwe straten vormen zij samen een aaneengesloten netwerk van groene ruimten door de wijk. De levendigheid rond de commerciële voorzieningen op wijkniveau en de basisscholen aan de parkzone zorgen in combinatie met de menselijke maat in de bebouwingsstructuur voor een aantrekkelijk en uitnodigend leefklimaat. De woningtypologie bestaat hier uit relatief veel appartementen en daarnaast grondgebonden woningen.

### Waterwijk



Dit deel wordt begrensd door twee hoofdwatertangen. Door de toevoeging van een netwerk van sloten, waterpleinen, wadi's, grachten en landschappelijke oevers krijgt dit deel van Wilderszijde een 'blauwe' identiteit. Enerzijds betreft dit wonen direct aan het water. Maar ook de open ruimte is hier gericht op de beleving van het water. Klimaatadaptieve maatregelen zoals wadi's en waterpleinen zijn zichtbaar als onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit. De woningtypologie bestaat uit grondgebonden woningen en appartementen.

#### **Polderwijk**

Deze wijk vormt de rand van het polderlandschap. Polderwijk vormt de overgang tussen bebouwing en het groene buitengebied (Park de Polder, Lage Bergse bos). Het open landschap met slootjes en vaarten en zichtlijnen van binnen naar buiten is karakteristiek voor de polder. De bebouwingsstructuur verkleurt hier van dichtere bebouwing aan de westkant van dit wijkdeel naar dorps- en landelijke dichtheden richting het oosten. De openbare ruimte en groene inrichting van de particuliere kavels bepalen samen het beeld van de wijk. De reeds aanwezige waterplas met rietmoeras wordt opgenomen in groenstructuur van Polderwijk. Het wonen rondom dit stukje groen voegt een bijzondere woonkwaliteit toe van landelijkheid. Polderwijk bestaat vooral uit grondgebonden woningen en dan met name twee-onder-één-kap en vrijstaande woningen.

## **4.2 Functionele aspecten**

### **4.2.1 Wonen**

Met een programma van 2.500 tot 3.000 woningen in een plangebied van ca. 97 hectare netto wordt een gemiddelde bebouwingsdichtheid van ruim boven de 30 woningen per hectare gerealiseerd. De dichtheid varieert per plandeel en neemt vanuit het noordwestelijke deel van het plangebied af richting het zuidoostelijk deel. De gemiddelde dichtheid sluit aan bij een dorps woonmilieu. Diversiteit in dichtheid en bouwhoogten levert een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 4.3: Impressie uitstraling en dichtheden wijken. Bron: Masterplan Wilderszijde.

In Wilderszijde wordt een gevarieerd woningaanbod gerealiseerd dat inspeelt op de sociale en demografische opbouw van de gemeente en dat past bij de identiteit van de gemeente. De marktvraag en de woonbehoefte vanuit zowel Lansingerland als uit de regio dirigeren de uiteindelijke keuze van woontypologieën. De invulling in tijd, per deelgebied, is flexibel. Een breed aanbod wordt gegarandeerd, waar tevens rekening mee gehouden wordt in de fasering, waarbij ook alternatieve woonvormen een plek krijgen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan nieuwe woonzorgconcepten voor ouderen of begeleid wonen dan wel beschermd wonen. Diversiteit in het programma moet zoveel mogelijk tegemoet komen aan de wensen van verschillende doelgroepen. Er wordt gebouwd voor zowel de betaalbare sector (inclusief sociale huur) als voor de vrije sector (huur en koop; vanaf de middeninkomens). In totaal komen er 2.500 tot 3.000 woningen, waarbij het aantal van 3.000 als maximum wordt beschouwd. Daarnaast wordt er een deel van de woningen (30 - 40%) in de vorm van appartementen gerealiseerd. Voornamelijk onder starters, ouderen en alleenstaanden is hier vraag naar. Tevens wordt ingezet op de realisatie van levensloopbestendige woningen.

Bij de ontwikkeling van de buurten in Wilderszijde wordt gestreefd naar zowel horizontale als verticale differentiatie in segmenten en woonmilieus, gericht op het creëren van een

leefbare wijk. Daarbij wordt ook de relatie gelegd tussen deze differentiatie en het bereikbaarheidsprofiel van een plek, de nabijheid van voorzieningen, en een ligging aan groen en/of water. Wilderszijde kent een goede bereikbaarheid: met de auto, maar evengoed met (hoogwaardig) OV en met de aantakkingen op het regionale fietsnetwerk. Dit bereikbaarheidsprofiel wordt mede gehanteerd als uitgangspunt voor het creëren van bepaalde woonmilieus. De voorzieningen en de sterke groen- en waterstructuur in Wilderszijde bieden eveneens kansen voor het creëren van de gewenste onderscheidende woonmilieus.

#### **4.2.2 Voorzieningen**

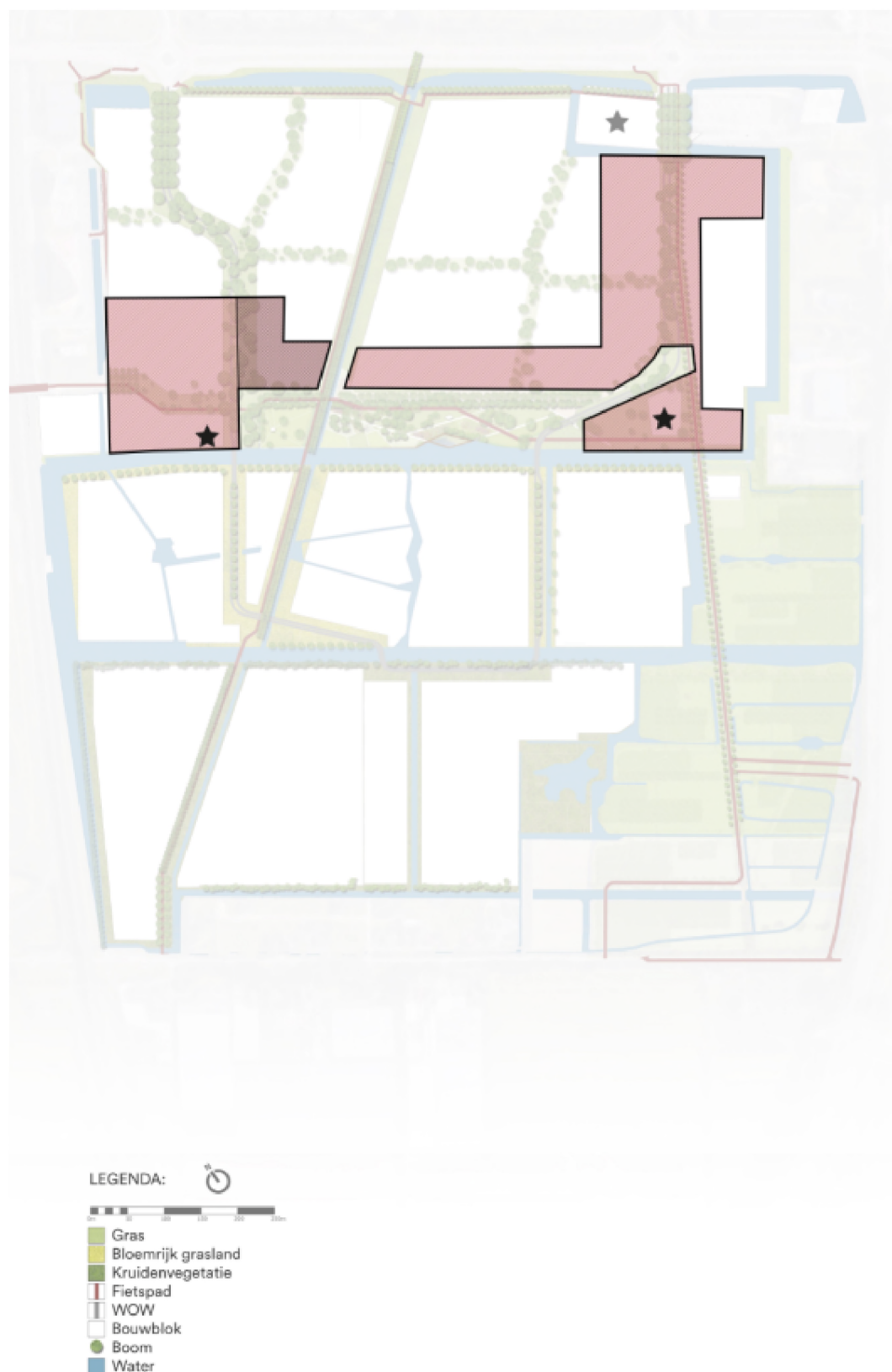
Wilderszijde wordt een levendige woonwijk. Daarvoor heeft Wilderszijde voorzieningen nodig die passen bij het woonprogramma en de mobiliteit: lokale voorzieningen op loop- of fietsafstand. De voorzieningen dragen bij aan het faciliteren van de dagelijkse behoeften en zijn een belangrijke factor in het faciliteren van ontmoetingen.

Voorzieningen zijn een plek waar bewoners elkaar ontmoeten, zoals bijvoorbeeld een bakker met een koffiëbar, een buurtsuper met een 'pakket afhaalpunt' of flexibele werkplekken in combinatie met kleine kantoorfuncties. Daarnaast verhogen voorzieningen de gebruikswaarde van het groen. Dit geldt voor de schoolpleinen, speelplekken, openbaar (park) groen, maatschappelijke voorzieningen voor gezondheid, sport, spel en bewegen. De voorzieningen worden geclusterd in en rond de centrale parkzone, nabij de belangrijkste fietsroutes en de wijkontsluitingsweg. Ze zijn zo altijd goed bereikbaar met zowel fiets als auto en wellicht in de toekomst ook met OV. Door planologisch voor een deel uit te gaan van gemengde bestemmingen kan de invulling van dit deel van de voorzieningen wijzigen als gevolg van veranderende behoeften in de toekomst. Dit borgt dat de voorzieningen een ontmoetingsplaats blijven.

In Wilderszijde komt maximaal 10.000 m<sup>2</sup> aan maatschappelijke voorzieningen en maximaal 4.015 m<sup>2</sup> aan commerciële voorzieningen. In Bijlage 4 is een DPO opgenomen ter onderbouwing van het aantal m<sup>2</sup> detailhandel dat in Wilderszijde mogelijk wordt gemaakt. In ieder geval wordt er wat betreft de maatschappelijke voorzieningen ruimte gereserveerd voor:

- basisscholen;
- Een sporthal;
- Een gezondheidscentrum;
- Een sociaal-cultureel ontmoetingscentrum;
- Kinderdagverblijven;
- Kleinschalige detailhandel, horeca en overige diensten.

In Wilderszijde is door middel van een aanduiding bepaald waar deze bovengenoemde voorzieningen gerealiseerd mogen worden. De voorzieningen worden geclusterd in een centraal deel van Wilderszijde zodat zij vanuit de gehele wijk goed bereikbaar zijn. De ligging van dit centrale gebied wordt afgebeeld in het navolgend figuur.



Figuur 4.4: Het zoekgebied voor voorzieningen. Bron: Landschaps- en stedenbouwkundig plan.

## 4.3 Verkeersstructuur en parkeren

Wilderszijde is goed bereikbaar voor iedereen. Naast een goede autobereikbaarheid wordt ingezet op een goede bereikbaarheid met OV en de fiets. De auto is in het straatbeeld van Wilderszijde te gast waardoor het aangenaam wonen is. Door in te zetten op OV, fietsgebruik en deelmobiliteit worden er alternatieven geboden voor het autogebruik.

### **Mobiliteit**

Wilderszijde is ontsloten voor auto's via de Boterdorpseweg. Op de twee bestaande rotondes takt de gebiedsontsluitingsweg door Wilderszijde (hierna: ontsluitingsweg) aan. Vanaf de ontsluitingsweg wordt het autoverkeer via erftoegangswegen verder verdeeld in de wijk. Om de woonkwaliteit in de woonbuurten te vergroten wordt gestreefd naar autoluwe woonstraten. Het verkeer concentreert zich op de ontsluitingsweg. De verkeersintensiteit ligt hier (met name in de buurt van de rotondes) dus relatief hoog en dat resulteert, volgens de richtlijnen van duurzaam veilig wegverkeer, in een dimensionering met twee rijbanen van ieder ca. 3,5 meter breed. Dit profiel is ook geschikt voor de bus, waardoor deze eventueel in de toekomst ook in de wijk zou kunnen alteren.

Het profiel van de ontsluitingsweg kan variëren, waardoor de oriëntering in het gebied en de leefbaarheid van de woonmilieus wordt versterkt. Op de ontsluitingsweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. De ontsluitingsweg en de fietsroutes vormen samen een duurzame, robuuste ontsluitingsstructuur die dus ook de toekomstige ontwikkelingen kan accommoderen. Naast de ontsluitingsweg is er ook de mogelijkheid om via een secundaire, ondergeschikte route de wijk in en uit te rijden. Deze route (30 km/uur) via de Zijde naar de Randweg West en vervolgens richting de Boterdorpseweg. Deze route zal nader worden uitgewerkt bij de verdere planuitwerking.





Figuur 4.5: indicatie te ontwikkelen mobiliteit. Bron: Masterplan Wilderszijde.

### Openbaar vervoer

In en nabij Wilderszijde wordt het OV goed zichtbaar en bereikbaar gemaakt:

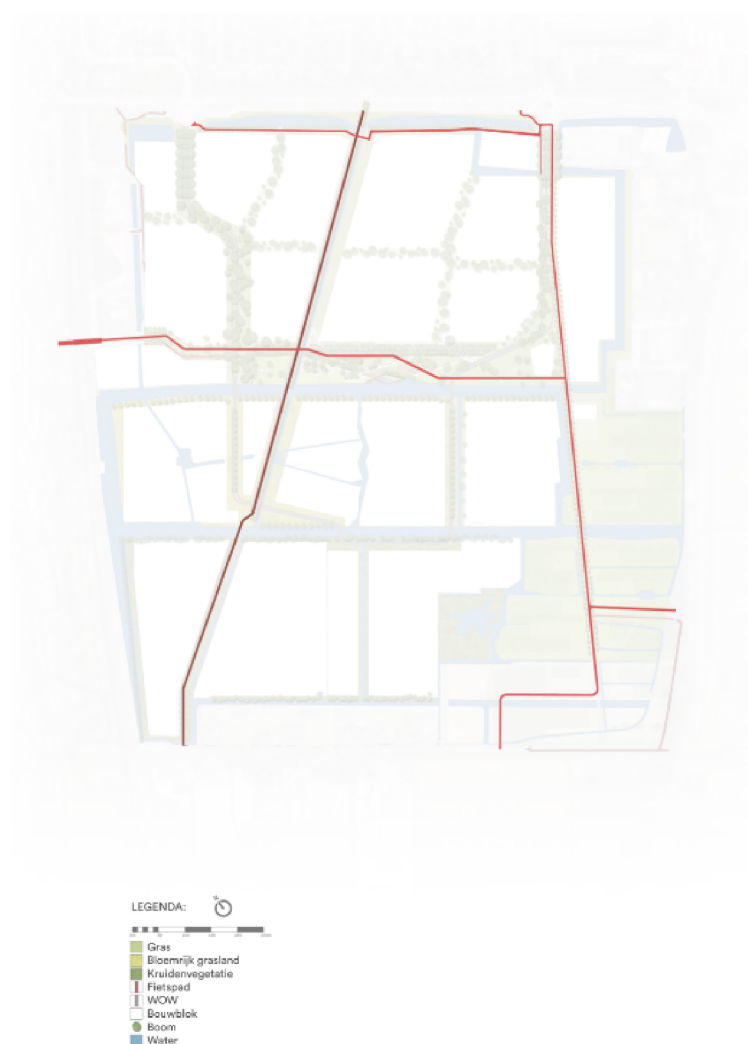
- Metrostation Rodenrijs (E-lijn tussen Den Haag en Rotterdam, RandstadRail) ligt op minder dan één kilometer afstand van het plangebied;
- De HOV-bus van de ZoRo-lijn halteert op twee plaatsen aan de rand van het plangebied van Wilderszijde.
- Met de komst van een horecapaviljoen in 2021 wordt de halte Boterdorpsweg een aantrekkelijker opstappunt door betere zichtbaarheid en betere haltevoorzieningen;
- De reguliere busverbinding tussen Rotterdam Noord en de Technische Universiteit Delft halteert op twee plaatsen aan de Boterdorpsweg;
- De dimensionering van de ontsluitingsweg maakt het mogelijk dat er in de toekomst een bus kan rijden door Wilderszijde;

Fietsroutes in en door Wilderszijde zijn gericht op de routes naar metrostation Rodenrijs en de bestaande bushaltes. De haltes zijn per fiets altijd binnen 5 tot 10 minuten bereikbaar.

Voor de toekomst zijn er plannen voor het opwaarderen van de bestaande ZoRo-lijn van een busverbinding naar een railverbinding en wordt de reguliere busverbinding Rotterdam-Delft mogelijk opgewaardeerd en verlengd naar Intercitystation Rotterdam Alexander.

### Fietsnetwerk

De hoofdfietsroutes (van oost naar west vanuit Park de Polder door de centrale parkzone over de Hogesnelheidslijn (HSL-Zuid), en diagonaal van zuid naar noord richting Bergschenhoek) worden onderscheidend en herkenbaar vormgegeven. Daarnaast wordt aangesloten op bestaande fietsroutes zoals het Polderpad. Fietsroutes zijn veilig en snel, waardoor bewoners op een gemakkelijke manier bij voorzieningen in en buiten de wijk kunnen komen. De fietsroutes zijn gekoppeld aan het OV, zodat ketenmobiliteit mogelijk wordt gefaciliteerd. Op onderstaande figuur is de structuur van fietsroutes opgenomen zoals deze is voorzien in de wijk Wilderszijde.



Figuur 4.6: Plankaart fietspaden. Bron: Masterplan Wilderszijde.

### Mobility hubs

Op kruisingen van fietsroutes nabij de ontsluitingsweg ontstaan interessante plekken om mobility hubs (vervoersknopen) te ontwikkelen en de ketenmobiliteit te versterken. Hier kunnen fietsvoorzieningen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld stallingen, lucht voor banden,

en e-laden. Mogelijk kunnen in de toekomst hubs zelfs uitgebreid worden met extra voorzieningen, zoals een toilet, publiek beschikbare EHBO en/of AED of pick-up-points. Bij mobility hubs is ruimte om deelconcepten aan te bieden als deelauto's, -scooters en -fietsen.

### Parkeren

De ontwikkeling van Wilderszijde tot een klimaatadaptieve, duurzame woonwijk waarin het aangenaam wonen en verblijven is, vraagt om een inrichting van de openbare ruimte die daarmee in lijn is. In Wilderszijde heeft de auto een plek in de wijk, maar is minder prominent aanwezig dan in de rest van Lansingerland. Doel is autoluwe buurten met niet meer parkeerplaatsen dan nodig.

In Wilderszijde gelden dezelfde parkeernormen als in de rest van Lansingerland. Wel heeft de gemeenteraad voor appartementen de parkeernorm op basis van nader onderzoek door SPARK naar beneden bijgesteld conform de daarbij geldende actuele parkeerbehoefte. Om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen in Wilderszijde gerealiseerd worden, zijn regels en beleidsregels voor parkeren opgesteld. In de beleidsregels parkeren is concreet bepaald welke parkeernormen aangehouden moeten worden teneinde te voldoen aan de eis dat er in Wilderszijde voldoende parkeerruimte gerealiseerd moet worden.

#### Parkeren voor bewoners

Bij de rijwoningen en appartementen worden parkeerplaatsen gerealiseerd voor de bewoners. De bewoners van vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen parkeren individueel op eigen terrein (dus bijvoorbeeld op de eigen oprit/in de eigen garage). De bewoners van rijwoningen en appartementen parkeren in/op collectieve parkeervoorzieningen. Voorbeelden van dergelijke collectieve voorzieningen zijn parkeerkoffers en parkeergarages. Voor bezoekers worden er tevens parkeervoorzieningen in de openbare ruimte gerealiseerd.

Om leegstand van parkeervoorzieningen in de woonwijken te voorkomen is voor de appartementen in de wijk door SPARK nader onderzocht of het mogelijk is om lagere parkeernormen te hanteren. In dit onderzoek is onder andere uitgegaan van het autobezit per huishouden in Lansingerland per type doelgroep die in de appartementen komen te wonen. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat de parkeernormen voor appartementen omlaag kunnen worden bijgesteld. Naar aanleiding daarvan is in de 'Beleidsregels parkeren' voorzien in specifieke parkeernormen voor appartementen en wordt voor het aantal parkeerplekken bij appartementen in het marktsegment 'sociale huur' gewerkt met een systeem waarin parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen uitwisselbaar zijn. Op basis van het genoemde onderzoek geldt voor een appartement dat gebouwd wordt als een sociale huurwoning een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per appartement. In aanvulling op deze parkeernorm is bij raadsbesluit ook bepaald dat bij realisatie van een dergelijk appartement tijdelijk 0,4 parkeerplaats extra gerealiseerd moet worden in de openbare ruimte. Dit zijn de zogenoemde bufferplaatsen. Dit houdt in dat bij nieuwbouw van een appartement dat als sociale huurwoning gerealiseerd is, er 1,1 parkeerplaats gerealiseerd moet worden. De extra parkeerplaatsen die ten opzichte van de parkeernorm uit tabel 4.1 gerealiseerd moeten worden, zijn bedoeld om een eventuele extra parkeerdruk op te vangen.

Tabel 4.1: Parkeernormen appartementen Wilderszijde

| Soort woning                                | Parkeernorm (exclusief bezoekersparkeren) |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Huur appartement (betaalbaar / midden duur) | 1 parkeerplaats per appartement           |
| Koop appartement (betaalbaar / midden duur) | 1,1 parkeerplaats per appartement         |
| Appartementen vrije sector (huur)           | 1,3 parkeerplaats per appartement         |
| Appartementen vrije sector (koop)           | 1,4 parkeerplaats per appartement         |
| Sociale huurwoning (appartement)            | 0,7 parkeerplaats per appartement         |

\*Bezoekersparkeren voor alle appartementen: 0,3 parkeerplaats per appartement

Het gebruik van deze bufferplaatsen wordt gemonitord gedurende 1,5 jaar na oplevering van de appartementen (ervan uitgaande dat alle appartementen worden bewoond). Mocht blijken dat er sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen en als verwacht wordt dat dit overschot in de toekomst structureel aanwezig blijft, dan is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om (een deel van) deze bufferplaatsen op te heffen en de ruimte toe te voegen aan de groenvoorzieningen in Wilderszijde. Benadrukt wordt dat de ruimte voor de bufferplaatsen in beginsel geen onderdeel uitmaakt van de groenstructuur van Wilderszijde. Aanleg van bufferplaatsen gaat dus niet ten koste van het oppervlak aan groenvoorzieningen. Als bufferplaatsen niet nodig zijn, dan wordt de vrijkomende ruimte toegevoegd aan het oppervlak van groenvoorzieningen, waardoor dit oppervlak toeneemt.

#### Parkeren voor bezoekers

Om de wijken autoluw te houden, wordt het bezoekersparkeren geclusterd en aan de randen van de woonbuurten en/of ontsluitingsweg geconcentreerd. Dit betekent dat het parkeren voor bezoekers plaatsvindt op verspreid gelegen parkeervelden. Deze parkeervelden liggen direct aan of nabij de ontsluitingsweg, of bestaan uit kleinere parkeerkoffers die aansluitend op buurtontsluitende erftoegangswegen gerealiseerd worden. Na het parkeren van hun auto kunnen bezoekers de woonbuurten te voet bereiken. De afstand tussen de parkeerplaatsen voor bezoekers en woonconcentraties bedraagt maximaal 250 meter. Voor de van de parkeervoorzieningen wordt een parkeerschrijfzone ingesteld, om daarmee te voorkomen dat bewoners of andere langparkeerders op deze plaatsen gaan staan.

Het autobezit per huishouden alsmede de parkeerdruk worden periodiek gemonitord. Als in de toekomst uit monitoring blijkt dat de parkeerbehoefte anders is dan de toegepaste parkeernorm, kan passend voor Wilderszijde de norm worden bijgesteld via wijziging van de beleidsregels parkeren door de gemeenteraad. Zo kan de norm nog verder worden verlaagd indien de toename van fietsgebruik, OV-gebruik en/of gebruik van deelmobiliteit daar aanleiding voor geeft. De parkeernorm kan ook terug omhoog tot de reguliere parkeernorm worden bijgesteld om toch extra parkeren in de directe omgeving van de appartementencomplexen mogelijk te maken.

#### **Elektrische oplaadinfrastructuur**

Onderdeel van het nationale Klimaatakkoord 2019 is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL geeft aan wat nodig is om te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de uitrol van het sterk groeiende elektrisch vervoer in Nederland. Elektrische mobiliteit groeit ook in Lansingerland. Nieuwbouwwijken, zo ook Wilderszijde, moeten EV-ready (dus voorbereid op de grootschalige uitrol van elektrische voertuigen) worden ontworpen en ontwikkeld.

Laadpalen mogen vergunningsvrij worden gerealiseerd. Het is daarmee niet nodig om in dit bestemmingsplan of in de beleidsregels die uitleg geven aan delen van de regels van dit plan, voorwaarden met betrekking tot laadpalen op te nemen. Waar nodig wordt in Wilderszijde voorzien in laadpalen in de openbare ruimte zodat er voldoende laadpalen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Het aantal laadpalen groeit mee met het aantal elektrische auto's in Wilderszijde. Bij de aanleg van de ondergrondse infrastructuur wordt rekening gehouden met de elektriciteitsbehoefte van elektrische auto's. Waar nodig worden op basis van de gebiedsspecifieke, toekomstige laadbehoefte laadpalen aangebracht in de openbare ruimte. Deze verwachte laadbehoefte wordt per locatie vastgesteld op basis van gangbare prognosemodellen en de richtlijnen van het CROW. Het heeft de voorkeur om de laadinfrastructuur stapsgewijs mee te laten groeien met de behoefte. Deze werkwijze past bij een laadbehoefte die nu vaak nog beperkt is, maar steeds groter wordt. De laadinfrastructuur wordt dusdanig ontworpen dat deze relatief eenvoudig en kostenefficiënt uit te breiden is. Omdat het bezoekersparkeren en het bewonersparkeren in Wilderszijde



deels gescheiden van elkaar wordt gerealiseerd, geldt voor alle openbare parkeervoorzieningen in Wilderszijde dat deze voorbereid worden op de realisatie van elektrische oplaadpalen.

- In de ontwerpfase van de openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen moet laadinfrastructuur toekomstbestendig worden ingepast. Dit betekent dat (voorkeurs)locaties van laadpalen, bepaald op basis van het hiervoor bedoelde gehanteerde gangbare model, worden weergegeven in een definitief ontwerp of inrichtingsplan voor de openbare ruimte.
- Daarbij wordt in het ontwerp rekening met de verwachte toekomstige uitbreiding van laadinfrastructuur. Door bijvoorbeeld het leggen van loze leidingen. Dit vergemakkelijkt de aanleg van nieuwe kabels in de toekomst en beperkt de overlast wanneer extra laadpalen worden geplaatst.

Concreet betekent dit dat bij alle openbare parkeerplaatsen mogelijkheden tot het maken van nieuwe netaansluitingen gefaciliteerd worden, zonder dat hiervoor de rijbaan of parkeerweg opgebroken moet worden. De maximale afstand tot laagspanning mag hiervoor nooit meer dan 25 meter zijn.

- De plaatsingscriteria die de gemeente in het 'Beleidskader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' stelt voor de bestaande gebouwde omgeving gelden in beginsel ook voor het bepalen van een specifieke locatie voor een laadpaal in een nieuwbouwwijk. Wanneer toepassing van deze criteria het ontwikkelperspectief van de wijk negatief beïnvloedt, treden ontwikkelaar en gemeente in overleg over alternatieve plaatsingsmogelijkheden.

#### **Elektrische oplaadpalen op private parkeervoorzieningen**

Voor private gronden is de ontwikkelaar/eigenaar verantwoordelijk voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in of nabij gebouwde voorzieningen en op private parkeerterreinen, conform de verplichtingen in het Bouwbesluit. Dit betekent onder andere dat een nieuw te realiseren woongebouw voor appartementen, met een parkeergelegenheid bestaande uit meer dan tien parkeervakken, moet worden opgeleverd met leidingdoorvoeren voor ieder parkeervak. Zo worden appartementseigenaren in staat gesteld op enig moment een eigen laadvoorziening te realiseren, zonder dat een VVE zich gesteld ziet voor een grote kostenpost als gevolg van ingrijpende werkzaamheden.

## **4.4 Groen en water**

Het bestaande patroon van watergangen en sloten is typerend voor het polderlandschap. Dit vormt tezamen met enkele robuuste nieuwe structuren het vertrekpunt voor het groen-blauwe netwerk. Dit netwerk met watergangen geeft structuur en identiteit aan de wijk en verknoopt Wilderszijde met de directe omgeving. Minimaal 50% van de oevers van de hoofdwatergangen in het openbaar gebied wordt natuurvriendelijk ingericht met flauwe hellingen, minimaal 1 op 3.

Voor water geldt dat minimaal 10% van het plangebied (exclusief Park de Polder) dient te bestaan uit water. Daarvan is al 8,4% op de verbeelding vastgelegd middels de bestemming 'Water'. Het overige gedeelte van de oppervlakte aan water dient in de bouwvelden gerealiseerd te worden. Er dient nog 1,6% van het totale plangebied aan water gerealiseerd te worden. Het water dient echter uitsluitend binnen de bouwvelden van Wilderszijde (bestemming 'Woongebied') gerealiseerd te worden. Deze bouwvelden hebben een kleinere oppervlakte dan het totale plangebied. Dit betekent concreet dat 2% van de bouwvelden uit water dient te bestaan. Dit is vastgelegd in de regels.

Wilderszijde heeft een toekomstgericht groen-blauw netwerk: de hoofd-groenstructuur bedraagt minimaal 18% van het grondoppervlak van het netto plangebied. Hiermee maakt



het groen-blauwe netwerk de wijk veerkrachtig en klimaatadaptief: het voorziet in de vereiste waterbuffering en zorgt voor verkoeling. Binnen de groen-blauwe structuur wordt gestreefd naar een grote biodiversiteit. Het groen-blauwe netwerk biedt daarnaast ruimte voor ontmoetingen, met uitnodigende plekken waar publieksgerichte functies een plek krijgen. Daarnaast wordt er buurtgroen gerealiseerd in de bouwvelden.

Minimaal 18% van het plangebied (exclusief Park de Polder) zal bestaan uit groen ten behoeve van de hoofd-groenstructuur. Daarvan is al 11,1% op de verbeelding vastgelegd middels de bestemming 'Groen'. Er dient nog 6,9% van het totale plangebied aan groen gerealiseerd te worden. Het groen dient echter uitsluitend binnen de bouwvelden van Wilderszijde (bestemming 'Woongebied') gerealiseerd te worden. Deze bouwvelden hebben een kleinere oppervlakte dan het totale plangebied. Dit betekent concreet dat 8,6% van de bouwvelden van Wilderszijde groen ingericht zal moeten worden. Daarnaast dient er 7% buurtgroen gerealiseerd te worden in de bouwvelden. In totaal zal dus 15,6% van de bouwvelden een groene inrichting krijgen. Dit is ook zo vastgelegd in de regels.



*Figuur 4.7: Plankaart Groen. Bron: Landschaps- en stedenbouwkundig plan.*

De levendige parkzone centraal in de wijk maakt een oost-west verbinding tussen het Park de Polder en het Annie M.G. Schmidtpark en vormt het groene hart van Wilderszijde. Ook fiets- en voetgangersverbindingen krijgen een plek binnen deze groenstructuur. Twee hoofdfietsroutes doorkruisen de wijk van zuid naar noord en maken de fysieke en visuele verbinding met het centrum van Bergschenhoek (zie 4.6). Het groen-blauwe netwerk vormt een aaneengesloten systeem: van het regionaal park, via een fijnmazig netwerk van sloten en groene vingers tot diep in de woonbuurten. Een directe toegang tot het groen is essentieel als woonkwaliteit in Wilderszijde. Dit gaat samen met het streven naar een duurzame en klimaat- adaptieve wijk, waarvoor de ambitie geldt dat groen binnen 50 meter van elk voordeur ligt.

## 4.5 Duurzaamheid en natuurinclusief bouwen

### Energie

In Wilderszijde moeten de gebouwen energieneutraal zijn. Daarbij kunnen ontwikkelende partijen en de gemeente kiezen voor het bouwen van nul-op-de-meter woningen en/of voor het bouwen met een vastgestelde gemiddelde GPR-score van 8,0 of hoger.

Op het gebied van energie is sprake van duurzame ontwikkeling als voldaan wordt aan de volgende eisen:

Gebouwen/ woningen zijn energieneutraal (nul-op-de-meter) en/of gebouwen/woningen hebben gemiddeld een GPR-score van 8 of hoger. (geldende versie ten tijde van aanvraag omgevingsvergunning). Bij het indienen van een aanvraag omgevingsvergunning moet een door een erkende GPR Gebouw Expert of Assessor gecontroleerde en gevalideerde GPR Gebouw-berekening van het betreffende te realiseren gebouw gevoegd worden.

### Circulariteit

Voor circulariteit staat een aanpak centraal die uitgaat van de levensduurbenadering. Bekeken over de totale levensduur van bijvoorbeeld een woning is de CO<sub>2</sub>-footprint laag. Het gaat dan om de mogelijkheden om gebouwen aan te passen aan toekomstige wensen en/of het hergebruik van materialen. Elk type gebouw of object heeft een eigen levensduur en eigenaar. Daarom zijn er verschillende keuzes te maken en accenten te leggen. Er is voldoende ruimte voor nieuwe oplossingsrichtingen, inzichten en innovatie zodat deze ontwikkelingen direct door kunnen werken in de ontwikkeling van Wilderszijde.

| FACTOREN                      |                  |            | AANPAK              |                          |            |
|-------------------------------|------------------|------------|---------------------|--------------------------|------------|
| Eigenaar                      | Object           | Levensduur | Duurzame materialen | Eenvoudige transformatie | Demontabel |
| particulier                   | woning           | > 120 jaar | ✓                   | □                        | □          |
| maatschappelijk / commercieel | school of winkel | 30-50 jaar | ✓                   | ✓                        | □          |
| gemeente                      | weg of brug      | 30-50 jaar | ✓                   | □                        | ✓          |

#### LEGENDA

✓ = INZET | □ = OVERWEEG

Op het gebied van circulariteit is sprake van duurzame ontwikkeling als voldaan wordt aan de volgende eisen:

- Alle gebouwen hebben een lage CO<sub>2</sub>-footprint. Stuur – behalve bij Nul-op-de-meterwoningen – met GPR-gebouw op een score van gemiddeld 8 of hoger.
- Bruggen zijn circulair ontworpen en aan het eind van de levensduur demontabel. '1

Er wordt niet alleen via de regels van het bestemmingsplan en beleidsregels gestuurd op een duurzame ontwikkeling van Wilderszijde. Ook via inrichtingsplannen voor de openbare ruimte en uitwerking van de verkaveling en afspraken met ontwikkelende partijen worden deze uitgangspunten geborgd en verder uitgewerkt.

### Natuurinclusief bouwen

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie een groene, aantrekkelijke gemeente te zijn om in te wonen, werken en recreëren. Er zijn in de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte, Visie Lansingerland Duurzaam en het convenant Klimaatadaptief bouwen uitgangspunten opgenomen voor natuurinclusief bouwen. Natuurinclusief bouwen is het

oprichten van bouwwerken en inrichten van de omgeving van de gebouwen zodanig dat de natuurwaarden er baat bij hebben bovenop wettelijk vastgestelde mitigatie en/of compensatiemaatregelen. Door natuur te benaderen in natuurlijke symbiose met de gebouwde omgeving ontstaan nieuwe kansen voor een nieuwe inrichting waarin ecologische kringlopen worden gevormd.

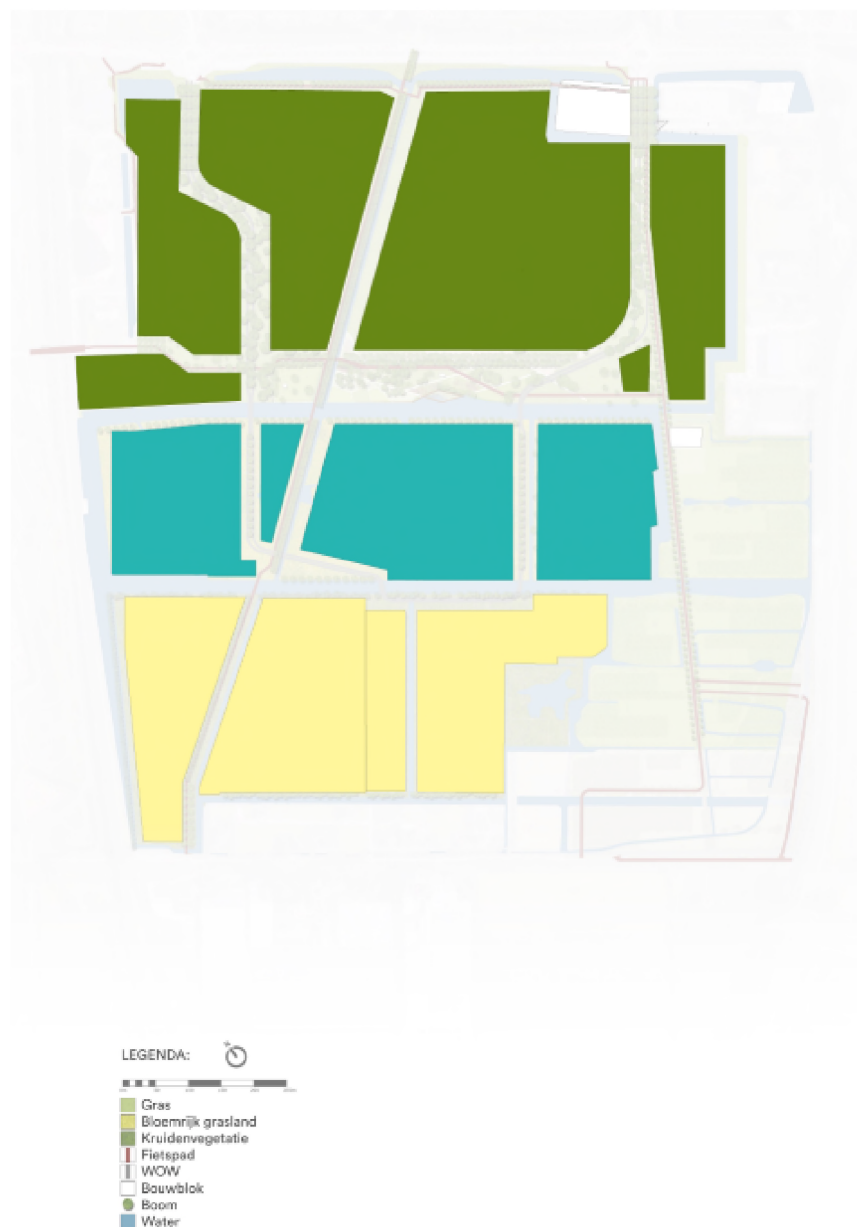
In Wilderszijde wordt natuurinclusief bouwen verplicht gesteld via de beleidsregels Natuurinclusief Bouwen. Per bouwveld en/of bouwblok, wordt door de initiatiefnemer een ecologisch plan opgesteld. In dat plan wordt aangegeven welke specifieke kansen op ecologisch terrein aanwezig zijn en welke maatregelen uit het maatregelenpakket (opgenomen in de beleidsregels Natuurinclusief bouwen) worden gerealiseerd. Daarbij wordt uitgegaan van in ieder geval de volgende icoonsoorten:

- Zoogdieren: egel, rosse vleermuis, konijn;
- Vogels: kleine zwaan, purperreiger, zwarte stern, steenuil, gierzwaluw, huismus, merel, blauwborst, boomklever;
- Insecten: vlinders, libellen, bijen;
- Planten: rietorchis.

Voor deze soorten dienen maatregelen genomen te worden in het ontwerp van de gebouwen en privéterreinen. Daarbij wordt ook de samenhang tussen soorten meegenomen, waardoor zich volledige voedselketens kunnen vormen.

## 4.6 Beeldkwaliteit

Het landschaps- en stedenbouwkundig plan inclusief het beeldkwaliteitsplan (bijgevoegd als bijlage 5) biedt inspiratie voor de te ontwikkelen gebieden en een toetsingsdocument voor toekomstige plannen.



Figuur 4.8: Bouwblok Wilderszijde. Bron: Masterplan Wilderszijde.





Figuur 4.9: Groen-blauwe structuur Wilderszijde. Bron: Landschaps- en stedenbouwkundig plan

In de beeldkwaliteit wordt gestreefd naar eigenheid per wijkdeel, met andere woorden: Groenwijk krijgt een eigen karakter t.o.v. Waterwijk of Polderwijk. Het openbaar gebied waar groen en water de boventoon voeren, vormt het cement van de wijk en zorgt voor eenheid op wijkniveau. Verschillen per wijkdeel worden bijvoorbeeld gemaakt door wel of niet in de rooilijn bouwen, wel of geen voortuin, hoogte van bebouwing en kleur, materiaal en uitstraling van bebouwing.



*Figuur 4.10: Groen en water dragen in Groenwijk (links), Waterwijk (midden) en Polderwijk (rechts) op een eigen wijze bij aan de beeldkwaliteit*

Daarnaast worden stedenbouwkundige accenten (waaronder hoogte) ingezet om bepaalde plekken te markeren. Hoogte is in Wilderszijde, gezien de beperking door de luchtvaartwet- en regelgeving, een beperkt middel om accenten te realiseren: de bouwhoogte is beperkt waardoor het onderscheidend vermogen minimaal is.

Om accenten te realiseren wordt naast hoogte daarom ook ingezet op architectuur, detaillering, materiaal en kleur. Stedenbouwkundige accenten hoeven overigens niet per definitie groots en meeslepend te zijn, ze kunnen juist ook ingetogen zijn. In Wilderszijde wordt een aantal plekken gemarkeerd waar ruimte is voor een stedenbouwkundig accent. Het gaat om markeringen in en aan de hoofdstructuur die helpen de weg te vinden en/of betekenis geven aan een plek.



*Figuur 4.11: Stedenbouwkundige accenten. Bron: Masterplan Wilderszijde*

Nabijheid van de voorzieningen, sociale cohesie, ontmoetingen en de bebouwingsstructuur dragen allemaal bij aan het beoogde dorps karakter. Diversiteit in dichtheid en bebouwingshoogte leveren daaraan een belangrijke bijdrage in de ruimtelijke kwaliteit.

De overige beeldkwaliteitsaspecten gaan onderdeel uitmaken van het Beeldkwaliteitsplan

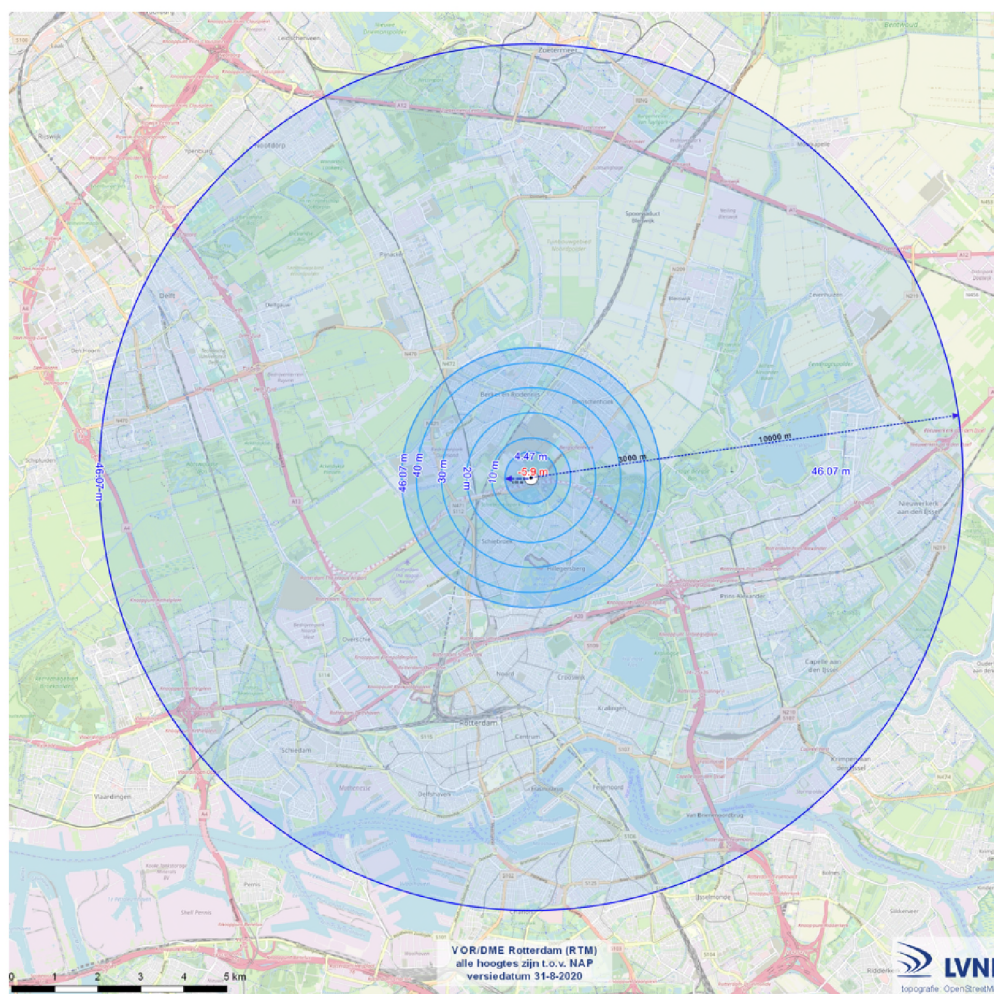
wat het gemeentelijk Welstandsbeleid voor Wilderszijde vervangt en toetsingskader wordt voor Welstand. In dit plan wordt inspiratie geven voor de diverse ontwikkelingen en het ontwerp voor de openbare ruimte in Wilderszijde. Hierin worden voor de beeldkwaliteit een 16 – tal onderwerpen verder geduid. Dit wordt gedaan in een matrixvorm door het doel te beschrijven en de bijbehorende regels. Op deze wijze kan men altijd teruggrijpen op het doel dat beoogd wordt. Hierbij zal het totale plan als referentie dienen. Bij aanvragen voor de omgevingsvergunning voor de bouw van gebouwen in Wilderszijde wordt aan deze beeldkwaliteitsaspecten getoetst.

Voorafgaand aan de toetsing aan het welstandsbeleid vindt advisering over bouwplannen door het Q-team plaats. Dit Q-team bestaat onder meer uit de supervisor die de ontwikkeling van Wilderszijde begeleidt, een vertegenwoordiger van welstand en een geluidexpert. Het adviseert over bouwplannen door de plannen te toetsen aan het landschaps- en stedenbouwkundig plan met beeldkwaliteitsplan. Hierbij wordt tevens de akoestische situatie beschouwd. Voordat een aanvraag om een omgevingsvergunning getoetst kan worden aan het welstandsbeleid vindt advisering door het Q-team plaats.

## **4.7 Hoogtebeperkingen vliegverkeer**

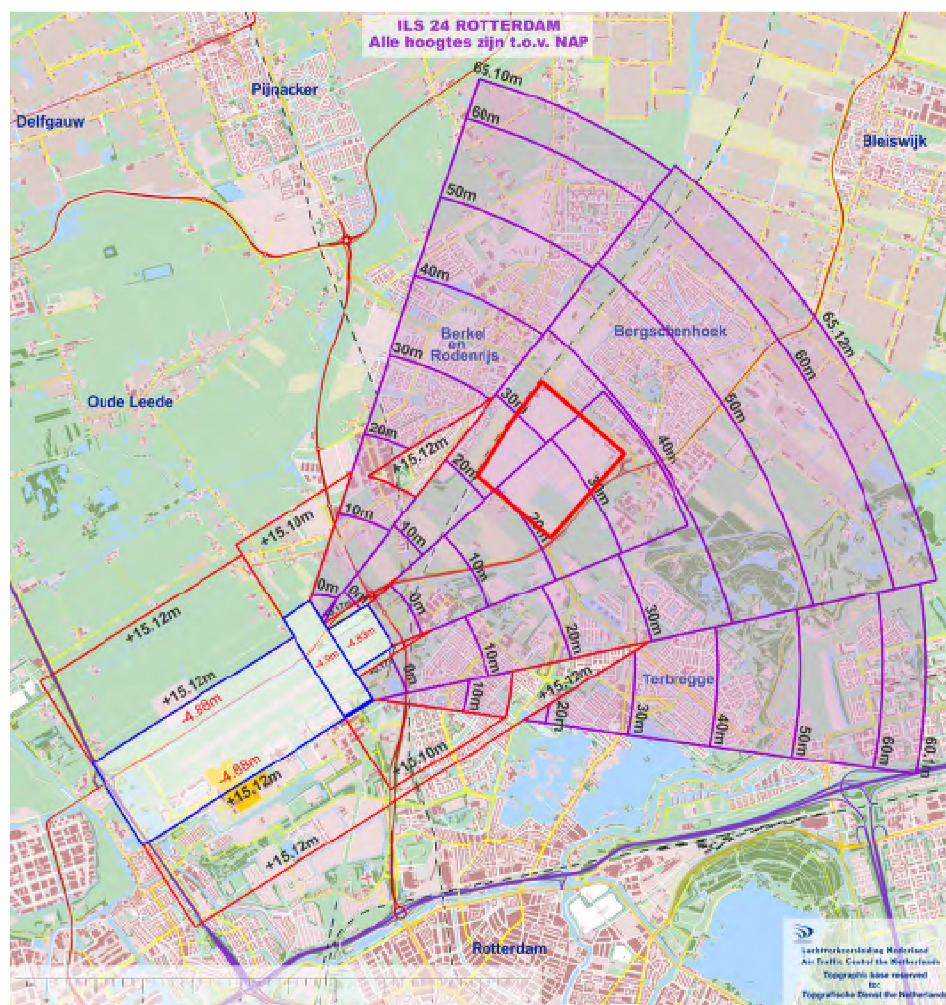
Voor het veilig afhandelen van vliegverkeer gelden rondom de technische systemen van LVNL maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten. Dit zijn de zogenoemde toetsingsvlakken. De afmetingen van deze toetsingsvlakken zijn berekend op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria. Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring veroorzaken. In dit kader toetst en beoordeelt Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) of de uitvoering van voorgenomen bouwplannen van invloed is op de correct werking van de apparatuur. Zodra de hoogte van deze vlakken echter “overschreden” wordt, dient getoetst te worden of de hogere bebouwing het functioneren van de apparatuur niet negatief beïnvloedt. In dat geval kan door de Luchtverkeersleiding Nederland een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven. Luchtverkeersleiding Nederland heeft in een cirkel van 10 kilometer rondom Rotterdam The Hague Airport toetsingsvlakken vastgesteld (zie 4.12).





*Figuur 4.12: Toetsingsvlak rondom Rotterdam – The Hague airport (bron: LVNL).*

Het plangebied van Wilderszijde ligt binnen 3 kilometer afstand van Rotterdam The Hague Airport. Op basis van de toetsingsvlakken voor CNS geldt in het plangebied een hoogtebeperking variërend tussen de 4.47 meter en 20 meter, waarbij wordt gemeten vanaf NAP (zie figuur 4.12). De beoogde ontwikkeling voorziet ten opzichte van het maaiveld een maximale bouwhoogte van 28 meter aan de noord- en westzijde van het plangebied en een maximale bouwhoogte van 12-15 meter op het overige plangebied. Aangezien de maximale bouwhoogtes de hoogtebeperkingen voor CNS overschrijdt, is toetsing door Luchtverkeersleiding Nederland vereist.



Figuur 4.13: Toetsingsvlakken ILS 24

Het plangebied ligt eveneens in toetsingsvlakken ten behoeve van het Instrument Landing Systeem (ILS), dit is een radionavigatiesysteem waarmee een vliegtuig een precisienadering op een landingsbaan kan uitvoeren. Het plangebied ligt in verschillende toetsingsvlakken met verschillende toetsingshoogte, te weten: 10 meter, 20 meter en 30 meter, waarbij wordt gemeten vanaf NAP. Het maaiveld is volgens de AHN3 tussen 5.0 en 5.8 meter beneden NAP gelegen. In het masterplan is uitgegaan van bouwhoogten variërend van 12 meter tot 28 meter, gemeten vanaf het maaiveld (dus onder NAP). De bouwhoogten zijn zo gesitueerd dat de hoogtebeperkingen als gevolg van het ILS niet overschreden worden. Om een voorbeeld te geven: bebouwing van 28 meter hoog past namelijk op de gronden waar wegens het ILS een bouwhoogte van 30 meter boven NAP vastgesteld is. Immers, het maaiveld ligt 5 meter onder NAP en de maximale bouwhoogte reikt dus tot 23 meter boven NAP. De voorziene bouwhoogten in het plangebied leiden dus niet tot belemmeringen in de werking van het ILS.

In de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan zijn aanduidingen opgenomen die de maximale bouwhoogte beperken. Het bouwen van gebouwen en bouwwerken met een grotere hoogte dan toegestaan in deze aanduidingen is slechts mogelijk met een omgevingsvergunning. Dergelijke omgevingsvergunningen worden pas verleend nadat advies ingewonnen is bij Luchtverkeersleiding Nederland of diens rechtsoptvolger.



## **4.8      Ondergrondse infrastructuur**

In het plangebied is één leiding gelegen die planologisch beschermd dient te worden. Het gaat om de aardgastransportleiding ten zuiden van de Boterdorpseweg. Deze leiding is middels een dubbelbestemming in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan beschermd. Met overige kabels en leidingen wordt rekening gehouden bij de werkzaamheden.

vastgesteld bestemmingsplan Wilderszijde  
Gemeente Lansingerland  
Projectnummer 0433148

## Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

### 5.1 Verkeer en parkeren

#### Kaders

Voor het aspect verkeer en vervoer is geen specifieke wetgeving. Wel moeten in het kader van een goede ruimtelijke ordening op een zorgvuldige wijze de verkeers- en vervoeraspecten worden onderzocht en moeten tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te garanderen.

#### Verkeers- en vervoersbeleid 'Lansingerland beweegt 2009-2020' (2008)

De ontwikkeling van Wilderszijde is voorzien in het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Wilderszijde wordt ontsloten op de Boterdorpseweg met twee aansluitingen. De Boterdorpseweg is onderdeel van de Lansingerlandring, deze ring ontsluit de diverse plaatsen in Lansingerland en vormt een belangrijke verbinding naar de N209, N470 en de A16.

Met het doortrekken van de A16 tussen de A13 en de A20 neemt de verkeersdruk op de N209 toe en leidt dit mogelijk tot doorstromingsknelpunten. Met behulp van het MRDH-model voert de provincie Zuid-Holland onderzoek uit naar de mogelijke oplossingen.

In april 2021 is de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze uitgangspunten vormen de basis voor de uit te werken mobiliteitsvisie 2040 die in Q4 van 2021 wordt vastgesteld.

#### Nota parkeren gemeente Lansingerland

In de parkeernota geeft gemeente Lansingerland aan dat voor nieuwe woonwijken uit moet worden gegaan van maatwerk voor de woongebieden. De parkeernormen voor de nieuwe woonwijken zijn vastgelegd in het document 'Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland, februari 2014'.

Er kan van deze parkeernormen worden afgeweken, mits in een goede onderbouwing is voorzien. Bijvoorbeeld wanneer er aantoonbaar minder parkeerdruk ontstaat door toe- of afname van het algemene autobezit of het actief toepassen van mobiliteitsmanagement in de wijk. Bijvoorbeeld door het faciliteren van deelmobiliteit of de nabijheid van een OV-halte.

Op basis van onderzoek (Spark T20.05627 d.d. 26-05-2020) is gebleken dat het autobezit van bewoners van appartementen lager is dan de parkeernorm in de Nota parkeren. Derhalve heeft de gemeenteraad op 25 juni 2020 besloten de vigerende parkeernormen voor appartementen te verlagen. In paragraaf 3.3.9 is de ontwikkeling getoetst aan de nota parkeren van de gemeente Lansingerland.

#### Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (2021)

Tussen 2017 en 2021 werkte Lansingerland met het 'Uitvoeringskader Openbaar Laden Lansingerland'. Hierin stonden de afwegingscriteria, randvoorwaarden en procesbeschrijvingen voor het plaatsen van laadpalen voor personenauto's in onze gemeente. De voorbije drie jaar is intensief gewerkt aan het realiseren van onze doelstellingen op het gebied van laadinfrastructuur, op basis van dit uitvoeringskader.

In 2021 is een nieuw kader vastgesteld. Waar nodig zijn uitgangspunten en criteria herijkt. Zo beschikt het nieuwe kader over geactualiseerde beleidsregels die beter aansluiten op de

praktijk en is gestoeld op regionale afspraken, waar toekomstige behoeftes nadrukkelijk in zijn meegenomen en waarmee Lansingerland beter in staat is de doelen ten aanzien van laadinfrastructuur te behalen.

De in juli 2019 vastgestelde visie Lansingerland Duurzaam meldt ten aanzien van laadinfrastructuur onder meer het volgende: "Deze laadinfrastructuur willen wij verder uitbreiden om zo voldoende dekking te genereren voor de inwoners zonder eigen mogelijkheden voor een laadpaal. (...) In 2030 hebben wij een goede en dekkende (snel)laadinfrastructuur."

Voor de komende jaren wordt verwacht dat het aantal elektrische auto's ook in Lansingerland sterk zal groeien. Elektrische auto's worden steeds meer concurrerend met de conventionele auto's, niet alleen in financieel opzicht maar ook in de prestaties zoals de actieradius. De groei van het aantal elektrische auto's zal ook leiden tot een grotere laadbehoefte. Deze groeiende laadbehoefte is deels op te vangen door een efficiënter gebruik van de bestaande laadinfra, maar zal ook verlangen dat de laadinfrastructuur in Lansingerland verder wordt uitgebreid.

Eén van de oorzaken van de groei van de laadbehoefte is de opkomende markt en het aanbod van tweedehands elektrische auto's. Vanwege de korte levertijden van deze auto's voor inwoners, vraagt dit een snellere respons in het plaatsen van laadpunten. De groeiende vraag naar laadpunten zal kansen met zich meebrengen, zoals een verbeterde businesscase en innovaties. Daarnaast zal het uitdagingen met zich meebrengen zoals de combinatie met de energietransitie en de ruimtelijke inpassing van een groot aantal laadpunten in de gemeente.

Het uitgangspunt van dit plaatsingskader is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch vervoer.

Het plaatsingskader gaat uit van zowel plaatsing van laadinfrastructuur op basis van individuele aanvragen, als op basis van prognoses (strategische plaatsing). Voor nieuwbouwwijken, zoals Wilderszijde, kunnen er op voorhand geen individuele aanvragen worden ingediend, omdat er nog geen bewoners zijn. Daarom wordt in nieuwbouwwijken prognoses voor laadbehoefte gemaakt. De plaatsing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte kan op basis van deze prognose plaatsvinden en meegroeien met de ontwikkeling van de wijk.

De locaties van laadpalen in nieuw aan te leggen openbare ruimte wordt gebaseerd op de verwachte gebiedspecifieke toekomstige laadbehoefte. Deze verwachte laadbehoefte wordt per locatie vastgesteld op basis van gangbare modellen en de richtlijnen van het CROW. Het heeft de voorkeur om de laadinfrastructuur stapsgewijs mee te laten groeien met de behoefte. Deze werkwijze past bij een laadbehoefte die nu vaak nog beperkt is, maar steeds groter wordt. De laadinfrastructuur wordt dusdanig ontworpen dat deze relatief eenvoudig en kostenefficiënt uit te breiden is.

Voor private gronden gelden voor ontwikkelaars de per 10 maart 2020 in het Bouwbesluit neergelegde verplichting ten aanzien van het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Dit betekent onder andere dat een nieuw te realiseren woongebouw, met een parkeergelegenheid bestaande uit meer dan tien parkeervakken, moet worden opgeleverd met leidingdoorvoeren voor ieder parkeervak. Zo worden appartementseigenaren in staat gesteld op enig moment een eigen laadvoorziening te realiseren, zonder dat een VVE zich gesteld ziet voor een grote kostenpost als gevolg van

ingrijpende werkzaamheden.

#### Werkwijze openbaar gebied

- In de ontwerpfase van een nieuwbouwwijk wordt laadinfrastructuur toekomstbestendig ingepast. Dit betekent dat (voorkeurs)locaties van laadpalen, bepaald op basis van het hiervoor bedoelde gehanteerde gangbare model, worden weergegeven in een definitief ontwerp of inrichtingsplan voor de openbare ruimte.
- Daarbij moet in het ontwerp rekening worden gehouden met de verwachte toekomstige uitbreiding van laadinfrastructuur. Door bijvoorbeeld het leggen van mantelbuizen.
- De plaatsingscriteria die Lansingerland hanteert voor de bestaande gebouwde omgeving geldt in beginsel ook voor het bepalen van een specifieke locatie voor een laadpaal in een nieuwbouwwijk. Wanneer toepassing van deze criteria het ontwikkelperspectief van de wijk negatief beïnvloed, treden ontwikkelaar en gemeente in overleg over alternatieve plaatsingsmogelijkheden.
- Op basis van de verwachting van de behoefte aan laadpalen plaatst de gemeente laadpalen in de nieuwe wijk ten tijde van het opleveren van openbaar gebied. Hierbij wordt de fasering van de te bouwen woningen zo veel als mogelijk gevolgd.

#### Toets

Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 8). De referentiesituatie en het planscenario is berekend. De referentiesituatie is de verkeerssituatie van het jaar 2030, maar dan zonder de ontwikkeling van Wilderszijde. Het planscenario 2030 is de situatie waarbij Wilderszijde is ontwikkeld volgens het voorgestelde plan waarin 2.500 tot 3.000 woningen worden gerealiseerd. In dit onderzoek wordt uitgegaan van de maximale ontwikkeling van 3.000 woningen in het gebied. Naast de ontwikkeling van Wilderszijde zijn ook de diverse autonome ontwikkelingen meegenomen in het planscenario.

#### Referentiesituatie

##### *Verkeersstructuur en verkeersafwikkeling*

De autobereikbaarheid van het gebied Wilderszijde is vanwege de nabije ligging van de N209 en A16 goed. Er treden in de referentiesituatie geen grote knelpunten op. Van congestie is geen sprake. De onderzochte kruispunten (rotondes) kunnen het verkeer goed verwerken.

##### *Openbaar vervoer*

Het gebied Wilderszijde is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit komt door de hoogfrequente ZoRo bus-lijn (busverbinding) die langs de westzijde van Wilderszijde loopt, de aansluiting van deze lijn op de Metrostation Rodenrijs en de busverbinding van Rotterdam Noord naar de TU Delft over die halteert bij twee haltes langs de Boterdorpseweg.

##### *Langzaam verkeer*

Het gebied is goed bereikbaar voor fietsverkeer, met name richting Bergschenhoek, maar ook richting Berkel en Rodenrijs en Hillegersberg. De ongelijkvloerse kruisingen onder de Boterdorpseweg de Hoge Snelheidslijn N209/A16 zorgen voor snelle en verkeersveilige routes.

##### *Verkeersveiligheid*

De autonome groei van het verkeer naar het prognosejaar 2030 zal zorgen voor een grotere kans op ongevallen op de Boterdorpseweg wegens meer drukte.

#### Planscenario



#### *Verkeersstructuur en verkeersafwikkeling*

Het autoverkeer van en naar Wilderszijde is goed ontsloten via de Boterdorpseweg. Via de Boterdorpseweg kan eenvoudig de N209 en het landelijke wegennet worden bereikt. Het extra verkeer dat door Wilderszijde gegenereerd wordt kan goed verwerkt worden via het onderliggend wegennet. De I/C-verhouding op de wegvakken komt niet boven de grenswaarde van 0,8 uit. Hierdoor ontstaan geen knelpunten. De onderzochte rotondes kunnen het verkeer goed verwerken. De verzadigingsgraden blijven onder de norm van 0,8.

#### *Openbaar vervoer*

Wilderszijde is goed ontsloten met het openbaar vervoer. Twee hoofdfrequentie buslijnen op loopafstand en een lightrailhalte (metrostation Rodenrijs) op fietsafstand zorgen voor een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

#### *Langzaam verkeer*

Het fietsnetwerk binnen Wilderszijde zorgt voor goede en snelle verbindingen binnen de wijk en daarbuiten. Ook de regionale fietsverbindingen zorgen voor een stimulans om het fietsgebruik te vergroten. De drie bestaande ongelijkvloerse kruisingen (twee onder de Boterdorpseweg en één over de HSL) in het plangebied vergroten de verkeersveiligheid voor fietsverkeer naar Bergschenhoek en richting Berkel en Rodenrijs. Het gebruik van de ongelijkvloerse aansluitingen wordt gestimuleerd om de verkeersveiligheid voor fietsverkeer te waarborgen en te vergroten, en in dat kader wordt ook een derde ongelijkvloerse kruising met de Boterdorpseweg overwogen.

#### *Verkeersveiligheid*

De toename van het verkeer in combinatie met de toename van het aantal fietsers zorgt in toekomst voor een grotere kans op ongevallen bij het gelijkvloers kruisen van de Boterdorpseweg; zie hiervoor over 'derde ongelijkvloers kruising Boterdorpseweg'.

#### *Conclusie*

Wilderszijde is goed ontsloten voor alle modaliteiten. Een goede aansluiting op het wegennet voor het autoverkeer, directe fietsverbindingen en diverse ov-lijnen op korte afstand van de wijk zorgen voor een goede bereikbaarheid.

#### **Conclusies**

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het verkeer van Wilderszijde met 3.000 woningen zonder verkeersproblemen verwerkt kan worden. De doorstroming van het autoverkeer is voldoende en er ontstaan geen nieuwe knelpunten in vergelijking met de referentiesituatie. Ook per fiets en openbaar vervoer wordt het gebied goed ontsloten en bediend.

Wel is er een aantal aandachtspunten als het gaat om verkeersveiligheid en doorstroming. Voor het fietsverkeer is het van belang dat het gebruik van de ongelijkvloerse kruisingen onder de Boterdorpseweg wordt bevorderd. Door zo veel mogelijk fietsverkeer via de ongelijkvloerse kruisingen te leiden wordt de verkeersveiligheid vergroot. Dit kan gedaan worden door doorgaande fietsverbindingen aan te sluiten op deze ongelijkvloerse aansluitingen. Daarnaast verbetert ook de doorstroming voor het autoverkeer doordat fietsers gebruik maken van de ongelijkvloerse fietsoversteken.

Een andere optie is het weghalen van de fietsoversteken over de Boterdorpseweg. Door middel van monitoring kan de daadwerkelijke verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de rotondes op de Boterdorpseweg in beeld worden gebracht en kunnen indien nodig aanvullende (capaciteits- en of verkeersveiligheids-) maatregelen (bv. een 3<sup>e</sup> Ongelijkvloerse kruising) getroffen worden.

## 5.2 Akoestiek

### Kaders

Voor het aspect geluidhinder geldt bij de voorgenomen ontwikkeling regelgeving vanuit de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer, Wet luchtvaart en Wet ruimtelijke ordening.

#### Wet geluidhinder

Vanuit deze wet dient rekening gehouden te worden met wegverkeerslawaaï en spoorlawaaï:

- Volgens artikel 82, lid 1, is de toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.
- Volgens artikel 83, lid 2, met betrekking tot in stedelijk gebied nog te bouwen woningen die nog niet geprojecteerd zijn kan een hogere waarde worden vastgesteld met een maximum van 63 dB. Voor buitenstedelijk gebied geldt een maximum van 53 dB, dit geldt voor de zone van de A16 tracébesluit, artikel 83, lid 1.
- Bij de aanvraag van een hogere waarde moet de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt worden en daarnaast moet er onderbouwd worden waarom deze geluidbelasting aanvaardbaar is.
- Een aftrek van 2 tot 5 dB mag worden toegepast wegens het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst, artikel 110, lid g.
- In het Besluit geluidhinder volgens artikel 4.9.1b is de toelaatbare geluidbelasting, vanwege spoor, van de gevel van een woning 55 dB, in het geval van nog niet geprojecteerde woningen.
- Volgens artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder kan een hogere waarde aangevraagd worden, met een waarde die niet boven de 68 dB mag gaan.
- Bij nieuw te projecteren weg (wijkontsluiting) is een maximale hogere waarde van 58 dB van toepassing.

#### Wet milieubeheer

Dit betreft de geluidbelasting van de A16, HSL lijn en Van der Spek Loon- en Grondwerken.

#### Wet luchtvaart

De nieuwbouw vindt plaats binnen de geluidcontouren van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) (opgenomen in het Luchthavenbesluit). Binnen artikel 19 Besluit burgerluchthavens staat dat bij de vaststelling van het luchthavenbesluit een afweging wordt gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidscontour 56 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden in relatie tot het gebruik van de luchthaven. Het luchthavenbesluit RTHA is momenteel in ontwikkeling.

#### Wet ruimtelijke ordening

Onder de wet ruimtelijke ordening moet er volgens artikel 3.1 sprake zijn van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het aspect geluid mag een goed woon- en leefklimaat niet in de weg staan.

#### Beleidsnota Hogere Waarden, gemeente Lansingerland

Bij het vaststellen van hogere waarden dient de invulling tevens te worden getoetst aan de Beleidsnota Hogere Waarden van de gemeente Lansingerland. Hierin zijn de volgende punten opgenomen die over worden genomen in de beleidsregels en waar tevens aan getoetst moet worden bij de invulling van het plangebied.

- Iedere woning dient te beschikken over tenminste één geluidluwe gevel. Het geluidniveau op deze gevel mag in principe niet hoger zijn dan de waarde

(voorkeursgrenswaarde) voor elk van de onderscheiden geluidbronnen zoals opgenomen in onderstaande tabel. Dit is niet van toepassing voor het geluid vanwege de luchtvaart:

Tabel 5.2.1: grenswaarden

| Geluidbron      | Geluidluw             |
|-----------------|-----------------------|
| Wegverkeer      | 53 dB (zonder aftrek) |
| Spoorwegverkeer | 55 dB                 |
| Industrie       | 50 dB(A)              |

- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Als er geen buitenruimte aanwezig is, wordt met de aanwezigheid van een geluidluwe gevel voldoende kwaliteit gerealiseerd. De geluidbelasting mag in principe niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe gevel. Dit is niet van toepassing voor het geluid vanwege de luchtvaart.
- Het gebruik van de zogenaamde dove gevel zoveel als mogelijk te vermijden. Daar waar dit niet anders kan, dient het aantal dove gevels per woning tot maximaal één te worden beperkt.
- Geluidgevoelige ruimten, zoals woon- en slaapkamers, dienen zo min mogelijk aan de geluidbelaste zijde van de woning te worden gesitueerd.

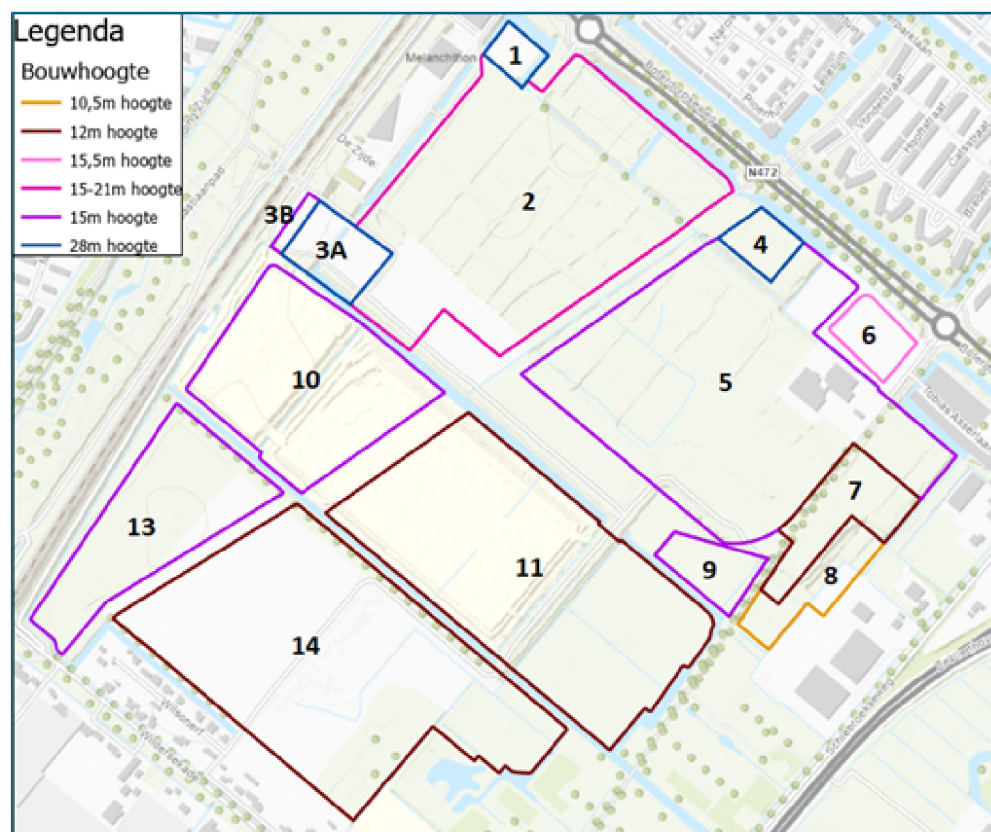
#### Toets

Er is, door Antea Group, een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 9 bij deze toelichting. Onderstaand zijn de resultaten uit het onderzoek beschreven.

Gezien het feit dat de uiteindelijke inrichting van Wilderszijde nog niet uitgekristalliseerd is, zijn er twee typen geluidberekeningen uitgevoerd in het onderzoek. Er is allereerst een onderzoek op basis van vrije veld contouren uitgevoerd. Dit wil zeggen dat er onderzoek is gedaan op basis van de situatie dat er geen gebouwen staan in het gebied. De afschermende werking voor geluid die gebouwen hebben, is hier dus niet in meegenomen. Dit is een worst-case benadering.

Ten tweede is er een onderzoek op basis van een proefverkaveling uitgevoerd. Deze proefverkaveling is een voorbeeldinrichting voor de toekomstige situatie. Middels deze berekening wordt een meer realistisch beeld van de geluidssituatie in de toekomstige situatie gecreëerd. Aangezien niet volledig van de proefverkaveling uitgegaan kan worden als eindbeeld voor de ontwikkeling, zijn hogere waarden en maatregelen bepaald op basis van de vrije veld contouren (worst-case benadering).

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van bouwvlakken. Aan ieder bouwvlak is een nummer toegekend. Op onderstaande figuur zijn de bouwvlakken en de betreffende nummers weergegeven.



Figuur 5.1: nummering bouwvlakken geluidgevoelige functies en maximale bouwhoogte per bouwvlak. Bron: Akoestisch onderzoek, Antea Group 2021

#### Wegverkeerslawaai

##### *Rijksweg A16*

Uit de rekenresultaten op basis van de vrije veld contouren, blijkt dat voor de A16 geen hogere waarde nodig is. De geluidbelasting die op de rand van het plangebied wordt berekend is ten hoogste 48 dB, wat voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Op basis van de proefverkaveling blijkt dat bij een aantal woningen in bouwvlak 11 en 14 op de tweede verdieping een geluidbelasting van 49 dB wordt behaald. Deze hogere geluidbelasting ontstaat vanwege reflectie in de bebouwing. Om deze reden wordt voor een gedeelte van bouwvlak 11 en 14 een hogere waarde vastgesteld van 49 dB.

Er is een doelmatigheidstoets uitgevoerd voor bron- en overdrachtsmaatregelen. Een maatregel is doelmatig wanneer het akoestische belang in redelijke verhouding staat tot de kosten van de maatregel.

Vanwege de Rijksweg A16 wordt op een zeer beperkt deel van het plangebied de voorkeursgrenswaarde overschreden tot 49 dB. De investering die nodig is voor het toepassen van een bronmaatregel of een overdrachtsmaatregel in relatie tot de beperkte aantal woningen die profijt zullen hebben van deze maatregel, maakt dat het toepassen van bron- of overdrachtsmaatregelen niet doelmatig is.

##### *Boterdorpsweg (N472)*

Uit de berekeningsresultaten op basis van vrije veld contouren blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Boterdorpsweg (N472) ten hoogste 56 dB bedraagt in gedeelten van de bouwvlakken 1, 2, 4, 5 en 6. Om deze reden wordt voor een gedeelte van bouwvlak 1,2,4,5 en 6 een hogere waarde vastgesteld van 56 dB. De maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Binnen de overige bouwvlakken zijn geen overschrijdingen



van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Boterdorpseweg (N472) berekend.

Er is een doelmatigheidstoets uitgevoerd voor bron- of overdrachtsmaatregelen. Hieruit is gebleken dat er reeds een geluidsreducerende wegdekverharding aanwezig is en dat het verlagen van de snelheid, gezien de doorstroomfunctie van de weg, stuit op verkeerskundige bezwaren. Bronmaatregelen zijn derhalve niet doelmatig. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van een geluidscherm zijn tevens niet doelmatig gebleken. De bouwhoogte langs de N472 bedraagt 15 tot 28 meter. Eventuele geluidschermen dienen dan een dusdanige hoogte te hebben, dat dit uit stedenbouwkundig-, en leefbaarheidsoogpunt niet wenselijk is. Tevens zijn geluidschermen ter plaatse van kruispunten niet toegestaan, waardoor een deel van de N472 niet af te schermen is middels een geluidscherm. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn dus niet doelmatig gebleken.

#### *Zestienhovenweg (N209)*

Uit de berekeningsresultaten op basis van vrije veld contouren blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de N209 ten hoogste 53 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden in gedeelten van de bouwvlakken 5, 7, 8, 9, 11 en 14. Om deze reden wordt voor een gedeelte van bouwvlak 5,7,8,9,11, en 14 een hogere waarde vastgesteld van 53 dB. De maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Binnen de overige bouwvlakken zijn geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Zestienhovenweg (N209) berekend.

Er is een doelmatigheidstoets uitgevoerd voor bron- of overdrachtsmaatregelen. Hieruit is gebleken dat er reeds een geluidsreducerende wegdekverharding aanwezig is op de Zestienhovenweg en dat het verlagen van de snelheid, gezien de doorstroomfunctie van de weg, stuit op verkeerskundige bezwaren. Bronmaatregelen zijn derhalve niet doelmatig. Om de geluidbelasting op het plangebied te reduceren kan een geluidscherm met 1 km lengte gerealiseerd worden langs de Zestienhovenweg. Echter, de grote financiële investering voor dit geluidscherm weegt niet op tegen het effect hiervan op Wilderszijde. Ook gezien het feit dat bij een geluidbelasting van 53 dB relatief eenvoudige geluidreducerende maatregelen in de gevel getroffen hoeven te worden is dit niet doelmatig. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn dus niet doelmatig gebleken.

#### *Schiebroekseweg*

Uit de berekeningsresultaten op basis van vrije veld contouren blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Schiebroekseweg ten hoogste 39 dB bedraagt. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

#### *Wildersekade*

Uit de berekeningsresultaten op basis van vrije veld contouren blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Wildersekade ten hoogste 50 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op een gedeelte van bouwvlak 13. Om deze reden wordt voor een gedeelte van bouwvlak 13 een hogere waarde vastgesteld van 50 dB. De maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Binnen de overige bouwvlakken zijn geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Wildersekade berekend.

Er is een doelmatigheidstoets uitgevoerd voor bron- en overdrachtsmaatregelen. Vanwege de Wildersekade wordt op een zeer beperkt deel van het plangebied de voorkeursgrenswaarde overschreden tot 50 dB. De investering die nodig is voor het toepassen van een bronmaatregel of een overdrachtsmaatregel in relatie tot de beperkte aantal woningen die profijt zullen hebben van deze maatregel, maakt dat het toepassen van bron- of overdrachtsmaatregelen niet doelmatig is.



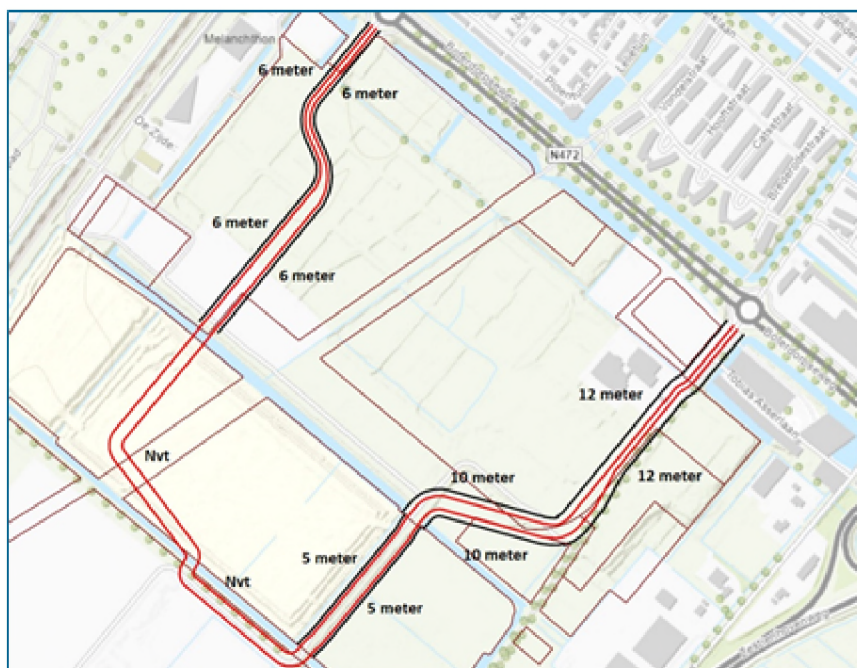
### *Gebiedsontsluitingsweg*

De ligging van de Gebiedsontsluitingsweg ligt gezien de flexibele indeling van Wilderszijde nog niet vast. Omdat het een nieuwe weg betreft, en tevens nog niet geprojecteerde woningen, bedraagt de maximaal vast te stellen hogere waarde voor de gebiedsontsluitingsweg 58 dB.

Er is onderzoek uitgevoerd naar een goede inrichting van de gebiedsontsluitingsweg. De gemeente Lansingerland wil het gebruik van dove gevels zoveel mogelijk voorkomen. Daarom wordt er ingezet op een geluidreducerend wegdektype (met minimaal dezelfde reductie als SMA-NI5). Er is daarnaast bekeken wat het effect is van verschillende breedten van middenbermen. Hieruit is gebleken dat, in het noordelijk deel van Groenwijk een middenberm van maximaal 5 meter een gunstig effect heeft op de geluidssituatie. Dit is vastgelegd in het regels van het bestemmingsplan. Voor het overige gedeelte van de gebiedsontsluitingsweg kan een middenberm tot maximaal 16 meter breed gerealiseerd worden. Op basis van de volgende uitgangspunten is een geluidberekening op basis van vrije veld contouren uitgevoerd:

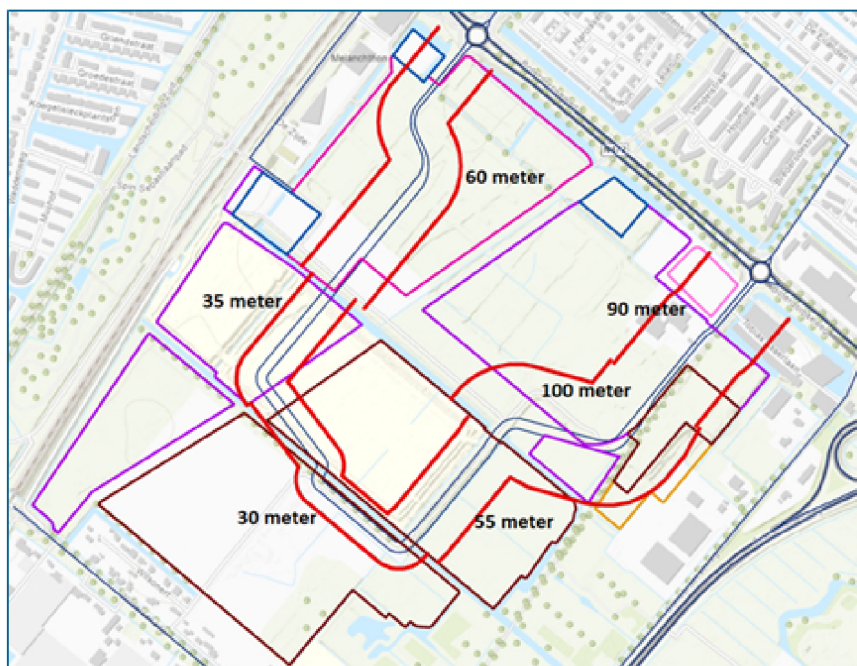
- Gebruik van een wegdektype met tenminste de reductie van SMA-NI5, ten opzichte van DAB voor de gehele gebiedsontsluitingsweg;
- Een maximale middenberm van de gebiedsontsluitingsweg van 5 meter in het noordelijk deel van Groenwijk, tot de aansluiting op de N472;
- Een maximale middenberm van de gebiedsontsluitingsweg van 16 meter in het overige gedeelte van Wilderszijde;

Uit de rekenresultaten op basis van vrije veld contouren is gebleken dat er vanwege de gebiedsontsluitingsweg hogere waarden nodig zijn voor een gedeelte van bouwvlak 1,2,5 t/m 11 en 14. Er is tevens sprake van een overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidbelasting op enkele meters rondom de gebiedsontsluitingsweg. Er is daarom een minimale afstand bepaald tussen de kantverharding van de weg en de gevel van de bebouwing die het dichtste bij de gebiedsontsluitingsweg gelegen is. Als deze afstand wordt aangehouden, wordt de maximaal toelaatbare geluidbelasting niet overschreden en zijn er geen dove gevels benodigd. Op figuur 5.2 is een kaart met deze minimale afstanden opgenomen. Deze kaart is tevens opgenomen als bijlage bij de regels, zodat juridisch geborgd is op welke minimale afstand van de gebiedsontsluitingsweg gebouwd dient te worden.



*Figuur 5.2: Minimale afstand bebouwing tot gebiedsontsluitingsweg. Bron: Akoestisch onderzoek, Antea Group 2021*

Omdat de invulling van het gebied en de ligging van de gebiedsontsluitingsweg nog niet bekend is, wordt daarnaast een bepaalde afstand aangegeven waarbinnen hogere waarden worden afgegeven van 58 dB. Ook dit gebied is bepaald middels vrije veld berekeningen, waarbij dus geen rekening is gehouden met enige afscherming van bebouwing. Bij invulling van het gebied biedt de eerstelijnsbebouwing afscherming naar het achtergelegen gebied. Hierdoor worden er wellicht meer (en hogere) hogere waarden afgegeven dan uiteindelijk daadwerkelijk nodig is. Dit gebied wordt weergegeven in onderstaande figuur.



*Figuur 5.3: Afstand hogere grenswaarde 58 dB vanaf kantverharding gebiedsontsluitingsweg. Bron: Akoestisch onderzoek, Antea Group 2021*

#### Railverkeer

#### HSL-spoorbaan

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de HSL ten hoogste 71 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden in een gedeelte van de bouwvlakken 3A, 3B, 10, 13 en 14. Om deze reden wordt voor een gedeelte van bouwvlak 3A, 3B, 10, 13 en 14 een hogere waarde vastgesteld van 68 dB. De maximaal vast te stellen hogere waarde van 68 dB wordt overschreden ten zuidwesten van bouwvlak 13. Binnen de overige bouwvlakken zijn geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de HSL berekend.

Er is een doelmatigheidstoets uitgevoerd voor bron- en overdrachtsmaatregelen. Ter hoogte van het plangebied Wilderszijde staat ten oosten van het spoor reeds een geluidscherm. De geluidschermen ter hoogte van Wilderszijde worden in de zeer nabije toekomst aangepast en voorzien van absorptiemateriaal. Op basis van informatie van ProRail zal de geluidbelasting met het aangepaste geluidscherm ter plaatse van het plangebied met 1 à 2 dB gereduceerd worden ten opzichte van de actuele situatie. Een andere mogelijke maatregel is het toepassen van raildempers. Deze maatregel wordt ten zuiden van het plangebied wel toegepast. Ter hoogte van Wilderszijde is dit echter nog niet het geval. Met toepassing van raildempers kan de geluidbelasting nog eens met circa 3 dB worden gereduceerd. De maatregelen zullen in overleg met ProRail afgewogen moeten worden.

Er is besloten om ter plaatse van bouwvlak 3 een getrapte bouwhoogte toe te passen. Dit wil zeggen dat de bouwhoogte op een dusdanige manier in bouwvlak 3 (3a + 3b) wordt aangepast, dat de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB niet wordt overschreden. Voor bouwvlak 13 is dezelfde systematiek overwogen. Door de gemeente Lansingerland is besloten dat dit op stedenbouwkundige bezwaren stuit, waardoor hier geen getrapte bouwhoogte over bouwvlakverlegging wordt toegepast. Hier wordt de maximaal te ontheffen waarde overschreden vanaf de tweede bouwlaag. Hier dienen dus gevels wel doof uitgevoerd te worden, in tegenstelling tot elders in het plangebied.

#### Vliegverkeer Rotterdam The Hague Airport

Het plangebied Wilderszijde ligt binnen het gebied van de 56 en 48 dB(A)  $L_{den}$  contour van Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

De 56 dB(A)  $L_{den}$  geluidcontour geeft het beperkingengebied aan waarbinnen geen nieuwbouw van woningen mag plaatsvinden. De geluidgevoelige bestemmingen die zijn geprojecteerd binnen het plangebied Wilderszijde blijven buiten deze 56 dB(A)  $L_{den}$  contour. Vanuit het regerende Luchthavenbesluit van RTHA zijn er op gebied van geluid geen beperkingen voor wat betreft woningbouw op de locatie van Wilderszijde.

In artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven dat bij de vaststelling van het nieuwe Luchthavenbesluit, een afweging wordt gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidcontour 56 dB(A)  $L_{den}$  en 48 dB(A)  $L_{den}$  in relatie tot het gebruik van de luchthaven. Binnen dit gebied dient het bevoegd gezag een afweging te maken.

#### Ontvangermaatregelen

Het binnenmilieu in de nieuwbouwwoningen wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. Het Bouwbesluit stelt dat de gevel van een nieuwbouwwoning moet beschikken over een minimale geluidwering van 20 dB. Voor de woningen waarvoor de gemeente een hogere waarde vaststelt, dient de geluidwering van de gevel zodanig te zijn uitgevoerd dat het resulterende binnen-niveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB voor weg- of spoorweglawaai en 35 dB(A) voor industrielawaai.

Vanwege het vliegtuiglawaai wordt in het Bouwbesluit verwezen naar de 56 dB(A)  $L_{den}$  beperkingszone. Indien binnen deze zone wordt gebouwd, dient de geluidwering van de gevel zodanig te zijn uitgevoerd dat het resulterende binnen-niveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB. Het plangebied Wilderszijde ligt echter buiten dit beperkingsgebied.

#### Hogere waarden

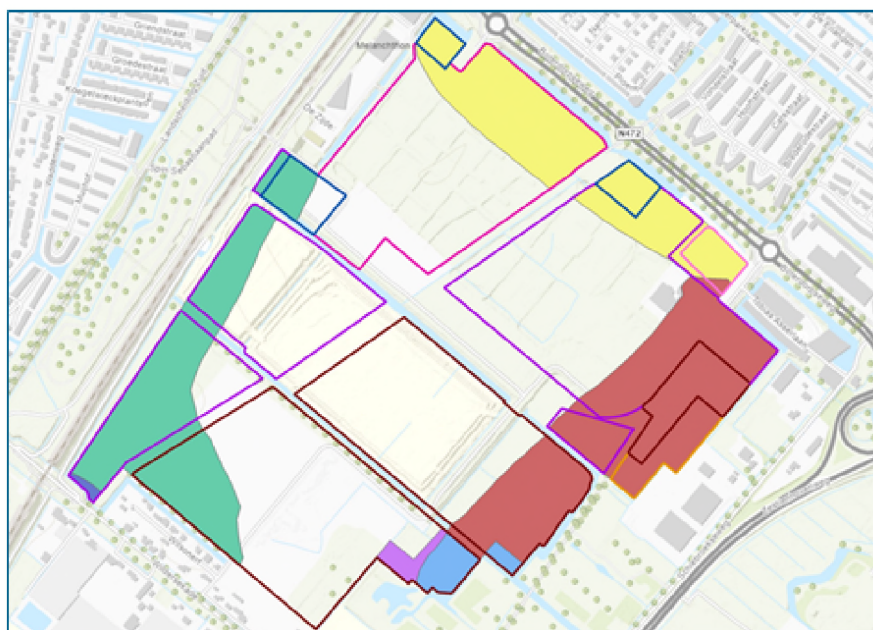
Zoals in de vorige alinea's is beschreven dienen er hogere waarden vastgesteld te worden. In tabel 5.2.2 zijn deze hogere waarden weergegeven, na het treffen van de beschreven maatregelen. Er is per bouwveld, per bron een hogere grenswaarde afgegeven. Omdat het flexibel is in te delen hoort hier per bron een contour bij, waarbinnen de hogere grenswaarden gelden. Deze staan in figuur 5.4 weergegeven. De afstanden waarbinnen een hogere waarde benodigd is vanwege de Gebiedsontsluitingsweg zijn weergegeven in Figuur 5.3. De hogere grenswaarde is voor wegverkeer weergegeven inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

*Tabel 5.2.2: Vast te stellen hogere waarden per bouwvlak*



| Bouwwlak    | Hogere<br>grenswaarden [dB] | Geveloriëntatie                    | Geluidbron             |
|-------------|-----------------------------|------------------------------------|------------------------|
| Bouwwlak 1  | 53                          | Noordoost                          | Boterdorpsweg (N472)   |
|             | 58                          | Zuidoost                           | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 2  | 56                          | Noordoost                          | Boterdorpsweg (N472)   |
|             | 58                          | Zuidoost /<br>Noordwest            | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 3A | 68                          | Noordwest                          | HSL-spoorbaan          |
| Bouwwlak 3B | 66                          | Noordwest                          | HSL-spoorbaan          |
| Bouwwlak 4  | 55                          | Noordoost                          | Boterdorpsweg (N472)   |
| Bouwwlak 5  | 55                          | Noordoost                          | Boterdorpsweg (N472)   |
|             | 53                          | Oost                               | Zestienhovenweg (N209) |
|             | 58                          | Zuidoost /<br>Noordwest            | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 6  | 56                          | Noordoost                          | Boterdorpsweg (N472)   |
|             | 58                          | Zuidoost                           | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 7  | 53                          | Oost                               | Zestienhovenweg (N209) |
|             | 58                          | Noordwest                          | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 8  | 52                          | Oost                               | Zestienhovenweg (N209) |
|             | 58                          | Noordwest                          | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 9  | 51                          | Oost                               | Zestienhovenweg (N209) |
|             | 58                          | Noord                              | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 10 | 58                          | Zuidoost /<br>Noordwest            | Gebiedsontsluitingsweg |
|             | 62                          | Noordwest                          | HSL-spoorbaan          |
| Bouwwlak 11 | 49                          | Oost                               | Rijksweg A16           |
|             | 51                          | Oost                               | Zestienhovenweg (N209) |
|             | 58                          | Zuidoost / Zuidwest<br>/ Noordwest | Gebiedsontsluitingsweg |
| Bouwwlak 13 | 50                          | Zuidwest                           | Wildersekade           |
|             | 67                          | Noordwest                          | HSL-spoorbaan          |
|             | 68                          | Zuidwest punt                      | HSL-spoorbaan          |
| Bouwwlak 14 | 49                          | Oost                               | Rijksweg A16           |
|             | 49                          | Oost                               | Zestienhovenweg (N209) |
|             | 58                          | Noordoost                          | Gebiedsontsluitingsweg |
|             | 58                          | Noordwest /<br>Zuidwest            | HSL-spoorbaan          |





*Figuur 5.4: Contouren hogere waarde per geluidbron. Bron: Akoestisch onderzoek, Antea Group 2021*

#### Industrielawaai

Aan de Schiebroekseweg 20 is een loonwerkbedrijf (Van der Spek) gevestigd. In het vigerend bestemmingsplan ("Wilderszijde II") is het bedrijf bestemd als 'Bedrijf'. Op het bedrijf vinden activiteiten plaats die leiden tot geluidproductie, bijvoorbeeld het rijden met (landbouw)materieel en het laden en lossen. Zonder het treffen van maatregelen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden als gevolg van het industrielawaai. Er zijn met de eigenaar afspraken gemaakt over het plaatsen van een geluidscherm. Door adviesbureau Ardea is een toets uitgevoerd in hoeverre een geluidscherm een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voorkomt. In de toets is tevens rekening gehouden met piekgeluiden. Op basis van de toets kan geconcludeerd worden dat de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai niet overschreden zal worden na het plaatsen van het geluidscherm. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het plaatsen van het geluidscherm. Hierdoor is juridisch geborgd dat het geluidscherm daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

#### Goede ruimtelijke ordening

Het aspect geluid mag een acceptabel woon- en leefklimaat niet in de weg staan. De geluidssituatie is door de gemeente Lansingerland afgewogen. Op basis van het uitgevoerde akoestische onderzoek en de in te zetten maatregelen is geconstateerd dat er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat in Wilderszijde. Onderstaand is dit onderbouwd.

Wilderszijde is al sinds 2008 bekend als een locatie waar woningbouw gaat plaatsvinden. Ook bij de aanleg van de HSL, als ook met de aanvliegroutes van RTHA en de aanleg van de doortrek van de A16 is hiermee rekening gehouden. Het akoestisch onderzoek behorend bij dit bestemmingsplan, en passend binnen de wet- en regelgeving, laat zien dat de locatie geluidgevoelig is. Het bestemmingsplan is globaal van karakter en daarom is de worst-case voor akoestiek in de vrije veld situatie onderzocht. De proefverkaveling laat zien dat met invulling van bebouwing het akoestisch klimaat enigszins verbetert maar het akoestisch klimaat dan nog als matig te classificeren is. Daarnaast wordt mede ter compensatie hiervan gestuurd op een groene klimaat-adaptieve inrichting en geluid-adaptieve ontwerpen van woningen, om hiermee overal een acceptabel woon- en leefklimaat te realiseren.

Het is belangrijk om toekomstige bewoners helder te informeren over de geluidgevoelige ligging van Wilderszijde. De woningbouw in Wilderszijde sluit aan op beleidskaders zoals de structuurvisie en woonvisie en biedt een aanbod aan woningen en woonmilieu waar in Lansingerland en de regio behoefte aan is. Dit alles zijn afwegingen en argumenten om Wilderszijde als woonwijk te ontwikkelen.

### Conclusies

Het aspect akoestiek vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, mits de juiste geluid-reducerende maatregelen getroffen worden. Er dienen tevens hogere waarden vastgesteld worden als gevolg van de Rijksweg A16, Boterdorpsweg (N472), de Zestienhovenweg (N209), Wildersekade, de gebiedsontsluitingsweg en de HSL-spoorbaan. Bij het vaststellen van hogere waarden dient de invulling te worden getoetst aan de Beleidsnota Hogere Waarden van de gemeente Lansingerland.

## 5.3 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

### Kaders

#### Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet regelt dat bij ruimtelijke ingrepen en de besluiten die daarover genomen moeten worden rekening gehouden moet worden met archeologische waarden die ter plaatse van de ingreep (en in de directe omgeving) aanwezig zijn. Dit houdt in dat een afweging gemaakt moet worden ten aanzien van eventueel aanwezige archeologische (verwachtings-)waarden. De gemeente is verplicht archeologische waarden te beschermen in het bestemmingsplan.

In de Erfgoedwet zijn ook bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed (waaronder de Monumentenwet) in Nederland gebundeld. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, gaan naar de Omgevingswet, die in dit decennium van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021.

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

De Erfgoedwet regelt dat bij ruimtelijke ingrepen en de besluiten die daarover genomen moeten worden rekening gehouden moet worden met het erfgoed dat ter plaatse van de ingreep (en in de directe omgeving) aanwezig is. Dit houdt in dat een afweging gemaakt moet worden ten aanzien van eventueel aanwezige bouwkundige monumenten, archeologische (verwachtings-)waarden en historisch-landschappelijke structuren.

#### Het Verdrag van Malta (1992)

Dit verdrag (16 april 1992) beoogt het cultureel erfgoed, dat zich in de bodem bevindt, beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de bouw van bijvoorbeeld nieuwe wijken te beperken, is het vanaf 1 januari 2005 verplicht vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische

waarden.

#### Visie ruimte en mobiliteit Zuid-Holland

De provincie heeft de ambitie om de archeologische en cultuurhistorische waarden die zich in de bodem bevinden niet alleen te behouden, maar waar mogelijk te versterken en te ontwikkelen. Dat gebeurt door ze mee te nemen bij het ruimtelijk kwaliteitsbeleid en in (gebieds)ontwikkelingsopgaven. De provincie Zuid-Holland is een rijk archeologisch gebied. De bekende en vastgestelde archeologische waarden van provinciaal belang blijven beschermd.

#### Nota Archeologie gemeente Lansingerland

De gemeente Lansingerland onderschrijft de uitgangspunten en principes uit de Erfgoedwet. De gemeente heeft in 2016 een Archeologische Beleidskaart vastgesteld waarop de archeologische waarden in beeld zijn gebracht. Op locaties waar herontwikkelingen plaatsvinden dient op een verantwoorde wijze met het bodemarchief omgegaan te worden. Hiervoor wordt in de betreffende bestemmingsplannen de verplichting opgenomen om, voor het aanvragen van de benodigde omgevingsvergunningen, eerst een archeologisch onderzoek uit te voeren. Middels dit onderzoek komen archeologische waarden tijdig in beeld en kan indien nodig tijdig aanvullend onderzoek worden uitgevoerd om het bodemarchief veilig te stellen.

#### Nota Belvédère (2000)

Sinds de Nota Belvédère (2000) werkt het Rijk aan het implementeren en zoveel mogelijk verankeren van de zorg voor cultureel erfgoed (verdergaand dan alleen gebouwde monumenten) in de ruimtelijke ordening. Dit onder het motto “behoud door ontwikkeling”. In dat kader is in het Besluit ruimtelijke ordening ook geregeld dat bij ruimtelijke ontwikkelingen niet alleen rekening gehouden moet worden met de archeologische waarden, maar ook met andere cultuurhistorische waarden (art. 3.1.6 sub 5 onder a).

### **Toets**

#### Archeologische waarden

##### *Toets*

Er is door Antea Group in 2020 een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 10 (Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek, 30 november 2020) bij deze toelichting. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten opgesomd.

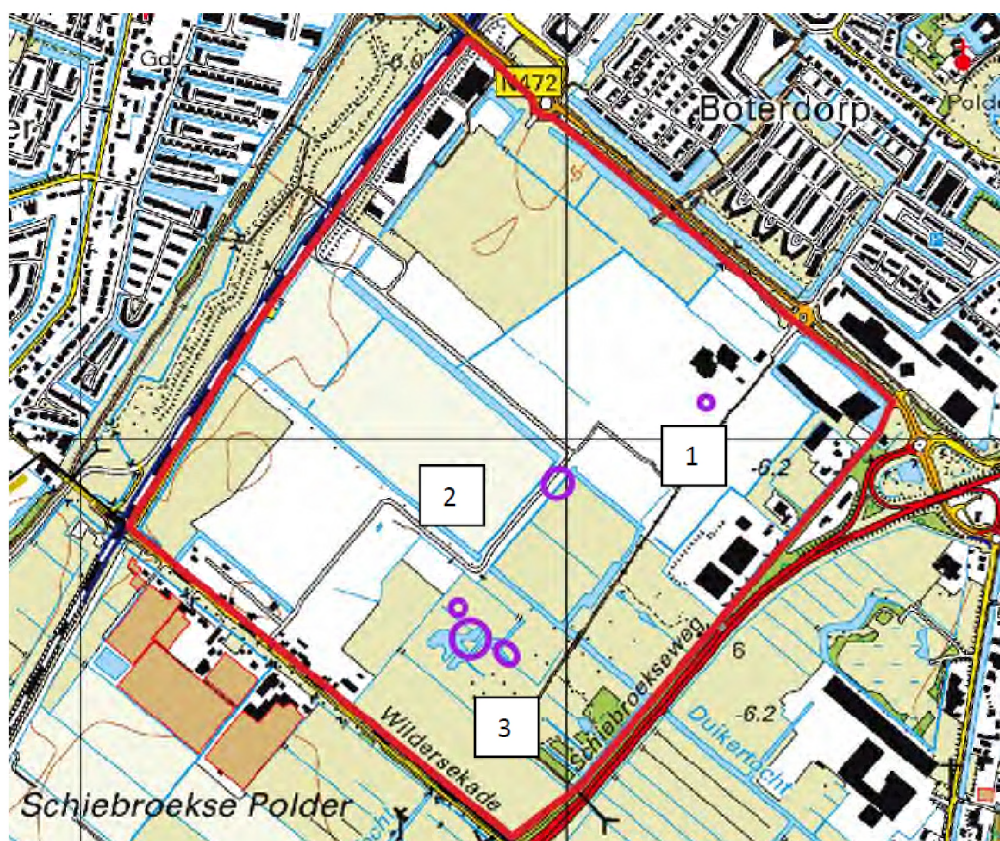
Het plangebied maakt deel uit van een gebied met kleiige en zandige Afzettingen van Calais, die hier door afgravingen grotendeels aan de oppervlakte komen te liggen. De archeologische verwachting is daardoor relatief laag. Door hun relatief hoge ligging vormen de inversieruggen na hun stabilisatie in het Neolithicum goede bewoningslocaties. Eventuele vindplaatsen uit deze periode zullen als gevolg van de veenontginning zijn aangetast of zelfs geheel zijn vergraven. De kans op het voorkomen van vindplaatsen uit deze periode is klein.

Op de gemeentelijke archeologische beleidskaart zijn twee bekende archeologische vindplaatsen aangewezen binnen het plangebied (zie figuur 5.5). De rest van het plangebied heeft geen archeologische verwachtingswaarde. De twee vindplaatsen zijn in 2020 in het kader van het opstellen van dit bestemmingsplan onderzocht middels een booronderzoek.



Op basis van de resultaten van het archeologische booronderzoek kan worden geconcludeerd dat binnen het onderzochte deel van het plangebied een deels intact en deels verstoord bodemprofiel aanwezig is. Ter plaatse van Vindplaats 1, de boringen B001 tot en met B003, is de bovenste 2 meter recent met zand opgehoogd en verstoord. Vindplaats 2 en Vindplaats 3, onderzocht m.b.v. boringen B004 tot en met B013, laten wel een intact bodemprofiel zien. Het veen waarop ter plaatse van de vindplaatsen 1 tot en met 3 vindplaatsen werden verwacht, is echter volledig afgegraven. Vegetatiehorizonten en archeologische lagen zijn niet aangetroffen.

Het tijdens de beperkte oppervlaktekartering aangetroffen aardewerk betreft losse vondsten uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd, dat vermoedelijk van elders is aangevoerd tijdens de versteviging of bemesting (met stadsgrond). Het booronderzoek heeft duidelijk gemaakt dat, ter plaatse van de eerder benoemde vindplaatsen 1 tot en met 3, geen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen (meer) aanwezig zijn.



Figuur 5.5: Archeologische vindplaatsen. Bron: Archeologisch onderzoek, Antea Group 2021

#### Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in een gebied zonder archeologische verwachtingswaarden. Er hoeft daarom geen archeologisch onderzoek plaats te vinden voorafgaand aan de geplande ontwikkeling.

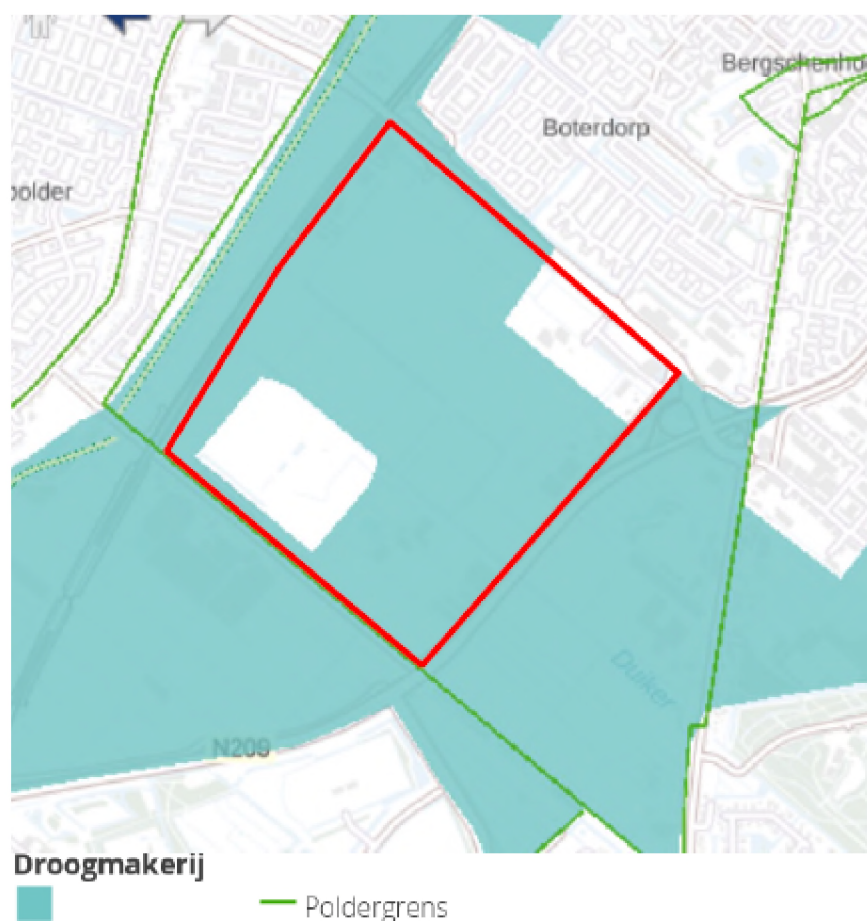
De algemene meldingsplicht bij het aantreffen van oudheden is altijd van toepassing. Op basis van paragraaf 5.4 van de Erfgoedwet moet iedereen die, anders dan bij het doen van archeologisch onderzoek, iets vindt waarvan hij/zij weet of kan vermoeden dat het een (roerend of onroerend) monument betreft, dit melden bij de minister van OCW (of in deze, bij de gemeente Lansingerland, of bij diens archeologisch adviseur Archeologie Delft). Indien het bevoegd gezag van mening is dat dit noodzakelijk is, moet er tijd en ruimte geboden worden de resten te onderzoeken, documenteren en eventueel veiligstellen. Het niet melden van het aantreffen van oudheden is een overtreding van de Erfgoedwet en daarmee een strafbaar feit.

## Cultuurhistorische en landschappelijke waarden

### *Toets*

In de 12<sup>e</sup> en 13<sup>e</sup> eeuw is het plangebied van Wilderszijde in cultuur gebracht. Het veen-kleigebied is door middel van lange evenwijdige sloten ontwaterd. Hierdoor klinkt het veen in en blijven de kleiafzettingen op hoogte. Er ontstaat een inversielandschap. In de 18<sup>e</sup> eeuw wordt ten behoeve van de turfwinning de veenlaag afgegraven. Hierdoor ontstaan er meren en plassen. De linten en hoger gelegen kaden blijven karakteristiek voor het gebied. In de 19<sup>e</sup> worden de meren drooggemalen. Er ontstaat rondom Bergschenhoek een grote droogmakerij. Kenmerkend voor dit type landschap zijn de openheid, de verkavelingen en het patroon van kaden en ringvaarten.

In de beoordeling van landschappelijk en cultuurhistorische waarden is een onderscheid gemaakt tussen beschermde en niet beschermde waarden.



*Figuur 5.6: Het plangebied (rood kader) ten opzichte van het droogmakerijlandschap en de poldergrenzen (bron: Cultuurhistorische Atlas provincie Zuid-Holland)*

### *Conclusies*

In het plangebied liggen geen landschappelijke of cultuurhistorische monumenten, lijnen of vlakken volgens de CHS (cultuurhistorische hoofdstructuur). Het gebied is in de provinciale atlas ook niet aangewezen als een cultuurhistorisch waardevol gebied. Wel zijn er enkele cultuurhistorische kenmerken in het gebied die de landschappelijke structuren benadrukken. Een voorbeeld hiervan is de Wilderskade die parallel loopt aan de zuidzijde van het plangebied, een historische kade met boombeplanting en landelijke bebouwing.



Deze kenmerken blijven bij de ontwikkeling van Wilderszijde tot woongebied behouden.

Ook zijn er wel waarden die niet beschermd zijn, zoals de typische karakteristieken van het droogmakerij- landschap. Door het bouwrijp maken van het plangebied zijn de kenmerken van het droogmakerijlandschap niet zo sterk meer aanwezig. Zo is een deel van de verkaveling verwijderd. De structuurlijnen in de vorm van kades van het westen naar het oosten zijn nog wel aanwezig, maar de structuurlijnen van noord naar zuid zijn niet meer intact. De openheid van het landschap is nog wel aanwezig.

De bestaande kernen rondom het plangebied zijn maar beperkt zichtbaar als het plangebied vanaf de rand bekeken wordt. De bestaande verstoring van de openheid van het landschap door de omliggende bebouwing van de kernen is dus beperkt.

## 5.4 Bedrijven en milieuzonering

### Kaders

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Om hier in de ruimtelijke ordening rekening te mee te houden wordt gewerkt volgens het principe van milieuzonering. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie ten opzichte van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde wijze (door afstand of bouwkundige maatregelen) gesitueerd worden ten opzichte van bedrijven. Enerzijds dient milieuzonering om hinder als gevolg van bedrijven te voorkomen en anderzijds dient het om bedrijven hun activiteiten te kunnen laten uitvoeren binnen de gangbare (hinder)normen. Om dit zorgvuldig af te wegen en te verantwoorden is de VNG-handreiking "Bedrijven en milieuzonering" gehanteerd.

### Toets

Aan de randen van het plangebied (zowel binnen als buiten het plangebied) zijn bedrijven en inrichtingen gevestigd die hinder kunnen veroorzaken. Deze bedrijven zijn gevestigd aan de Boterdorpseweg, Schiebroekseweg, Wildersekade en De Zijde.

#### Boterdorpseweg

Aan de Boterdorpseweg is overwegend sprake van een woongebied. Sommige woningen worden gebruikt voor de uitoefening van een beroep of bedrijf aan huis. In deze gevallen is geen sprake van inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer en voor het bepalen van de hinderafstanden is uitgegaan van een milieucategorie 1 uit de VNG-handreiking. De indicatieve afstand die bij deze milieucategorie hoort, is 10 meter. Deze afstand reikt nergens tot in het plangebied, waardoor er geen sprake is van belemmeringen voor de woningbouw in Wilderszijde. Er is ook geen sprake van belemmeringen voor de bedrijfsactiviteiten als gevolg van de woningbouw.

Aan de Boterdorpseweg is verder een kantoorbestemming aan de noordzijde van de Boterdorpseweg aanwezig. Aan de zuidzijde van de Boterdorpseweg ligt het gemeentehuis met overige kantoren/zakelijke dienstverlening. Dit soort activiteiten valt ook in milieucategorie 1 van de VNG-handreiking. De indicatieve afstand van 10 meter reikt voor al deze bedrijfsactiviteiten niet tot in het plangebied. Er is daarmee geen sprake van belemmeringen voor de woningbouw in Wilderszijde. Er is ook geen sprake van belemmeringen voor de bedrijfsactiviteiten als gevolg van de woningbouw.

Verder ligt aan de noordzijde van de Boterdorpseweg (tegenover het gemeentehuis) een bedrijfsbestemming. Op gronden met deze bestemming zijn bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.1 van de VNG-handreiking toegestaan. De indicatieve afstand voor dit soort activiteiten bedraagt 50 meter. Ook deze afstand reikt niet tot in het plangebied, waardoor er ook in dit

geval geen sprake is van belemmeringen voor de woningbouw of de bedrijfsactiviteiten. Overigens geldt voor deze bedrijfsbestemming dat er in het kader van het bestemmingsplan “Boterdorp Zuidwest en Oosthoek” reeds bouwkundige maatregelen getroffen zijn om de hinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten terug te dringen. In werkelijkheid zal de hindercontour van de bedrijfsactiviteiten dus kleiner zijn dan 50 meter.

#### *Deelconclusie bedrijvigheid Boterdorpseweg*

De uitoefening van een beroep of bedrijf aan huis in woningen aan de Boterdorpseweg leidt niet tot belemmeringen voor de woningbouw. De woningbouw leidt ook niet tot belemmeringen voor deze activiteiten. Dit geldt ook voor de uitoefening van de activiteiten in de kantoren en op de bedrijfsbestemming aan de Boterdorpseweg.

#### Schiebroekseweg

Aan de Schiebroekseweg 20 is een loonwerkbedrijf (Van der Spek) gevestigd. In het vigerend bestemmingsplan (“Wilderszijde II”) is het bedrijf bestemd als 'Bedrijf'. In dit bestemmingsplan heeft het bedrijf een maatwerkbestemming gekregen. Op deze gronden is een bedrijf uit maximaal milieucategorie 3 met een indicatieve afstand van 50 meter toegestaan, mits dit milieu-planologisch inpasbaar is. Geluid is het maatgevend aspect omdat op het bedrijf activiteiten plaatsvinden die leiden tot geluidproductie, bijvoorbeeld het rijden met (landbouw)materieel en het laden en lossen. Door middel van een geluidwerende voorziening tussen het bedrijf en de nieuw te bouwen woningen kan een overmatige geluidbelasting voorkomen worden en is in de woningen rondom dit bedrijf sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Met de eigenaar van het bedrijf zijn afspraken gemaakt over dit geluidscherm. Het realiseren van een geluidscherm is tevens als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Aan de Schiebroekseweg 16 is een aannemingsbedrijf gevestigd dat vooral werkzaam is in de cultuurtechniek. In het bestemmingsplan “Wilderszijde II” zijn deze gronden bestemd als 'Bedrijf'. Het bedrijf heeft een maatwerkbestemming gekregen in dit bestemmingsplan. Op deze gronden is een bedrijf uit maximaal milieucategorie 3 met een indicatieve afstand van 50 meter toegestaan, mits dit milieuplanologisch inpasbaar is. Deze indicatieve afstand reikt tot de delen van het plangebied waar woningbouw voorzien is. Om te voorkomen dat binnen de hindercontour van dit bedrijf woningen gebouwd worden, is op de verbeelding van dit bestemmingsplan de aanduiding 'milieuzone' opgenomen. In de regels die bij deze aanduiding horen, is bepaald dat er op deze gronden geen woningen gebouwd mogen worden. Van deze bepaling kan worden afgeweken als de activiteit die de hinder veroorzaakt stopt, de bestemming wijzigt of aangetoond kan worden dat de hinder-veroorzakende activiteit en de woonfunctie te combineren zijn.

Aan de Schiebroeksekaade zijn verder een fabrikant/installateur van hydraulische installaties voor voertuigen, een bedrijf dat zich richt op het verfraaien en verbeteren van auto's en holdingmaatschappij gevestigd. Al deze activiteiten vallen maximaal in milieucategorie 2 uit de VNG-handreiking. De indicatieve afstand voor deze activiteiten is daarmee 30 meter. Deze afstand reikt tot in het plangebied, maar niet tot gronden waar de bouw van nieuwe woningen voorzien is. Er is daarmee geen sprake van belemmeringen voor de woningbouw of beperking van de bedrijfsactiviteiten.

#### *Deelconclusie bedrijvigheid Schiebroekseweg*

Ten aanzien van het bedrijf 'Van der Spek' geldt dat er sprake is van milieucontouren die tot

in het plangebied reiken. Net als in het vigerend bestemmingsplan voorzien is, worden in dit bestemmingsplan maatregelen getroffen om de milieuhinder als gevolg van dit bedrijf voor de nieuw te bouwen woningen te beperken. Deze maatregelen bestaan uit het aanbrengen van een geluidscherm achter het bedrijf. Als deze geluidwerende voorzieningen geplaatst zijn, is er geen sprake van milieuhinder die de woningbouw beperkt. Met de eigenaar van het bedrijf zijn afspraken gemaakt over de realisatie van het scherm. Dit is tevens juridisch geborgd in het bestemmingsplan.

Voor het bedrijf aan de Schiebroekseweg 16 geldt dat de indicatieve afstand van 50 meter tot de gronden waar woningbouw voorzien is, reikt. Om te voorkomen dat binnen de hindercontour van dit bedrijf woningen gebouwd worden, is op de verbeelding van dit bestemmingsplan de aanduiding 'milieuzone' opgenomen. In de regels die bij deze aanduiding horen, is bepaald dat er op deze gronden geen woningen gebouwd mogen worden. Van deze bepaling kan worden afgeweken als de activiteit die de hinder veroorzaakt stopt, de bestemming wijzigt of aangetoond kan worden dat de hinder-veroorzakende activiteit en de woonfunctie te combineren zijn.

Voor de overige bedrijven aan de Schiebroeksekade geldt dat hun hindercontouren maximaal 30 meter bedragen. Deze hindercontouren reiken niet tot de gronden waar woningbouw voorzien is. De woningbouw wordt dus niet beperkt door deze contouren en de woningbouw beperkt de bedrijfsactiviteiten niet.

#### Wildersekade

Aan de Wildersekade ligt een aantal kassencomplexen. De kassencomplexen hebben geen glastuinbouwfunctie meer en zijn overwegend in bedrijf als stalling voor caravans en andere kampeermiddelen. In één van deze bedrijven (Wildersekade 108) vindt tevens schadeherstel aan caravans, andere kampeermiddelen, boten en auto's plaats. Aan de Wildersekade 15 ligt verder een gasdistributiestation met een veiligheidscontour van 15 meter.

#### Stalling van caravans e.d.

Op grond van het vigerend bestemmingsplan zijn de stallingsbedrijven beperkt tot hun huidige omvang. Uitbreiding van deze bedrijfsactiviteiten is op basis van het vigerend bestemmingsplan dus niet mogelijk. Caravanstalling is een bedrijfsactiviteit uit milieucategorie 2 van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'. Op basis van deze handreiking moet een indicatieve afstand van 30 meter aangehouden worden tussen deze activiteit en (nieuwe) woningen. Tussen de locatie waar deze bedrijfsactiviteiten plaatsvinden en de locatie van de nieuw te bouwen woningen staan al bestaande woningen. De afstand tussen de locaties van de bedrijfsactiviteiten en de bestaande woningen bedraagt meer dan 30 meter. Daardoor reikt de milieucontour die bij deze bestemmingen hoort niet tot de gronden waar de bouw van nieuwe woningen voorzien is. Er is daarmee geen sprake van belemmeringen de woningbouw of beperking van de bedrijfsactiviteiten.

#### Caravanstalling en schadeherstelbedrijf

Ten aanzien van de stalling zoals die plaatsvindt op het bedrijf aan de Wildersekade 108 geldt hetzelfde als voor de andere stallingsbedrijven.

Het autoschadeherstelbedrijf is op basis van een worstcasescenario een bedrijfsactiviteit uit categorie 3.2 van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'. Tussen deze bedrijfsactiviteit en (nieuwe) woningen moet een afstand van 100 meter aangehouden

worden. Ook hier is sprake van bestaande woningen die tussen de locatie waar de bedrijfsactiviteit plaatsvindt en de nieuw te bouwen woningen staan. De contour van 100 meter reikt tot deze bestaande woningen, maar reikt niet verder dan de kavels van de bestaande woningen. De contour reikt dus niet tot in het plangebied. Er is daarmee geen sprake van belemmeringen voor de bouw van nieuwe woningen of beperking van de bedrijfsactiviteiten.

#### Gasdistributiestation

De effecten van deze inrichting zijn tevens beschouwd in paragraaf 5.6. In de regels van dit bestemmingsplan is bepaald dat binnen de veiligheidscontour van 15 meter geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden. Woningbouw in deze contour is daarmee niet mogelijk.

#### *Deelconclusie bedrijvigheid Wildersekade*

De milieucontouren van de bedrijvigheid die plaatsvindt aan de Wildersekade hebben een radius van 30 of 100 meter. Deze contouren reiken tot de bestaande woningen aan de rand van het plangebied, maar reiken niet tot de gronden waar bouw van nieuwbouwwoningen voorzien is. De bedrijvigheid aan de Wildersekade is daarmee niet beperkend voor de woningbouw in Wilderszijde. Er is daarnaast geen sprake van beperking van de bedrijfsactiviteiten als gevolg van de woningbouw.

#### De Zijde

Aan de zijde zijn maatschappelijke voorzieningen in de vorm van scholen, sporthallen en een moskee gevestigd. Deze voorzieningen zijn in het vigerend bestemmingsplan 'Parkzoom 2015' bestemd als 'Gemengd'. De maximale milieucategorie is vastgelegd in de regels die bij die bestemming horen en bedraagt milieucategorie 2. Voor activiteiten in deze milieucategorie geldt op basis van de VNG-handreiking een indicatieve richtafstand van 30 meter. Deze afstand reikt tot in het plangebied. Om te voorkomen dat binnen de hindercontour van de bestemming 'Gemengd' woningen gebouwd worden, is op de verbeelding van dit bestemmingsplan de aanduiding 'milieuzone' opgenomen. In de regels die bij deze aanduiding horen, is bepaald dat er op deze gronden geen woningen gebouwd mogen worden. Van deze bepaling kan worden afgeweken als de activiteit die de hinder veroorzaakt stopt, de bestemming wijzigt of aangetoond kan worden dat de hinder-veroorzakende activiteit en de woonfunctie te combineren zijn.

#### *Deelconclusie bedrijvigheid De Zijde*

De bestemming 'Gemengd' ten behoeve van het voorzieningengebied aan De Zijde heeft een milieucontour die tot in het plangebied reikt. Deze contour is aangeduid op de verbeelding bij dit bestemmingsplan. In de regels die bij deze aanduiding horen is bepaald dat, tenzij voldaan wordt aan de eerdergenoemde voorwaarden, er geen woningen op deze gronden gebouwd mogen worden. Hiermee wordt het voorzieningengebied aan De Zijde beschermd tegen beperkingen als gevolg van de woningbouw in Wilderszijde.

#### **Conclusies**

Rondom het plangebied is sprake van enkele (bedrijfs)activiteiten die hinder in het plangebied kunnen veroorzaken. Uit de voorgaande toets blijkt dat er alleen sprake is van hinder als gevolg van het bedrijf 'Van der Spek', het aannemingsbedrijf aan de Schiebroekseweg en het voorzieningengebied aan De Zijde. Door het aanbrengen van een geluidwerende voorziening achter 'Van der Spek' wordt milieuhinder ter plaatse van de



nieuw te bouwen woningen voorkomen. Met de eigenaar van het bedrijf worden afspraken gemaakt over dit geluidscherm. De milieucontour van het aannemingsbedrijf en het voorzieningengebied aan De Zijde zijn op de verbeelding aangegeven met behulp van de aanduiding 'milieuzone'. Op gronden met deze aanduiding mogen slechts woningen gebouwd worden als afgeweken als de activiteit die de hinder veroorzaakt stopt, de bestemming wijzigt of aangetoond kan worden dat de hinder-veroorzakende activiteit en de woonfunctie te combineren zijn. Met deze randvoorwaarden wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van deze (bedrijfs)activiteiten geborgd.

Voor het overige geldt dat er rondom Wilderszijde sprake is van (bedrijfs)activiteiten waarvan de hindercontouren niet tot de gronden waar nieuwbouwwoningen voorzien zijn, reiken. In die gevallen is geen sprake van beperkingen voor de nieuwbouw van woningen als gevolg van deze activiteiten. Daarmee is ook in deze gevallen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast beperkt de bouw van woningen deze activiteiten niet.

## 5.5 Bodem

### Kaders

Volgens artikel 3.1.6., van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

Er moet dus 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.

### Toets

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd door Antea Group (2019). Het volledige rapport is meegenomen als bijlage 11 (HO, 5 april 2019) bij deze toelichting.

In het plangebied zijn diverse bronnen aanwezig geweest die bodemverontreinigingen kunnen veroorzaken. In 2007/2008 is het gehele terrein gesaneerd, waarmee de verontreinigingen weggenomen zijn. De bronnen die na deze periode in het gebied aanwezig zijn geweest worden geacht niet bodembedreigend te zijn en/of een bodemverontreiniging te hebben veroorzaakt.

Tijdens de sanering in 2007/2008 is een asbestverontreiniging gesaneerd tot onder de interventiewaarde/ restconcentratienorm van 100 mg/kg d.s. (droge stof). Sinds 2009 zijn enkele gebouwen ter plaatse van het plangebied gesloopt en is op enkele plaatsen verharding aangelegd. Bij de aanleg van verhardingen sinds 2009 is vervolgens altijd cf. geldende wetgeving gehandeld. Er is daarom geen reden om een bodemverontreiniging met boven de interventiewaarde of restconcentratienorm asbest te verwachten.

Tijdens het historisch vooronderzoek zijn verder geen aanwijzingen gevonden die duiden op een verslechtering van de bodem. Ook calamiteiten, morsingen of andere aantasting van de bodem zijn niet bekend geworden. De kwaliteit is op basis van de gegevens uit 2007-2009



geschikt voor het gebruik als 'wonen'.

### Conclusies

De bodemkwaliteit is sinds 2008 geschikt voor de functie wonen. Wilderszijde heeft geen effect op de bodemkwaliteit. Verder zijn er geen negatieve effecten ten gevolge van de bodemkwaliteit te verwachten. Hierdoor staat het aspect bodem de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan niet in de weg.

## 5.6 Externe veiligheid

### Kaders

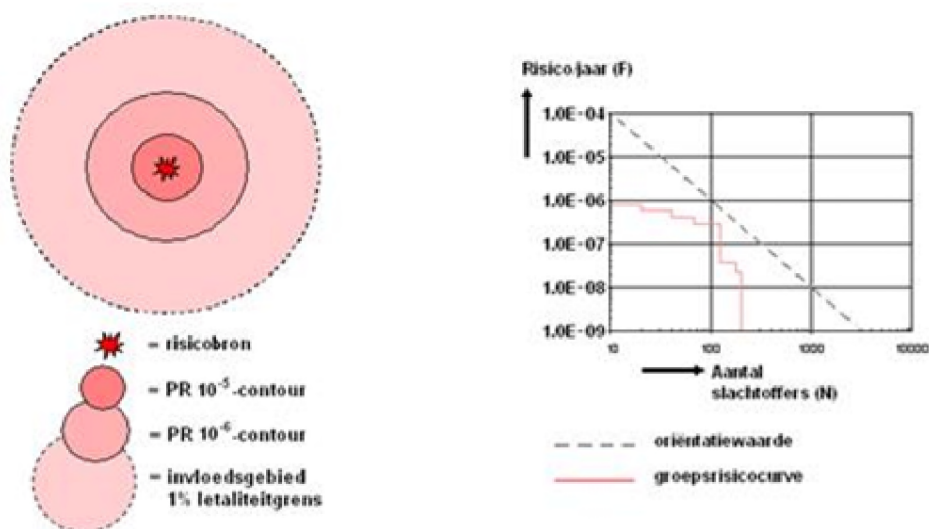
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het wettelijke kader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het huidige beleid voor transportmodaliteiten is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

#### Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de  $10^{-6}$  /jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de  $10^{-6}$  /jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

#### Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 5.7: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport.

#### Verantwoordingsplicht

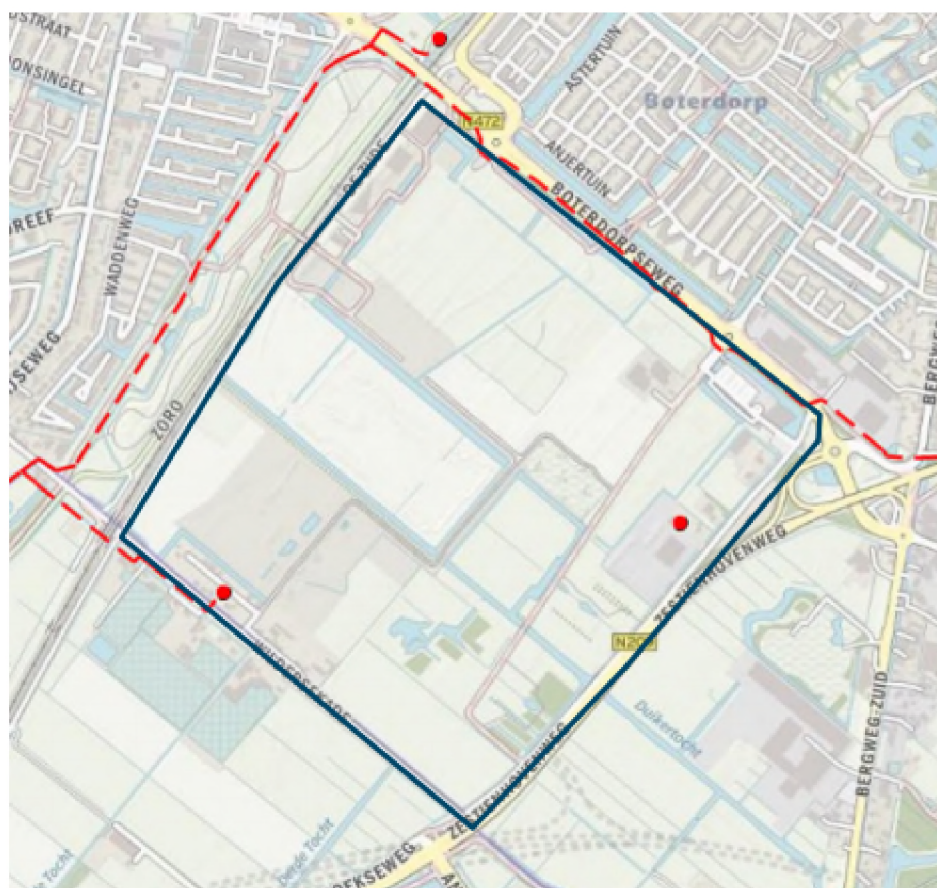
In het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

| Verplichte en onmisbare onderdelen: |                                                       |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| A                                   | Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde                 |
| B                                   | Toename GR t.o.v. nulsituatie                         |
| C                                   | De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking |
| D                                   | De mogelijkheden van hulpverlening                    |
| E                                   | Nut en noodzaak van de ontwikkeling                   |
| F                                   | Het tijdsaspect                                       |

Figuur 5.8: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

#### Toets

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group (2021) een rapport opgesteld over externe veiligheid (zie bijlage 12, EV-onderzoek, 15 juni 2021). In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen: meerdere hogedruk aardgastransportleidingen, de provinciale weg N209, de (nieuwe) Rijksweg A16, meerdere gasreducer- en verdeelstations, een propaantank en RTHA (zie figuur 5.9).



*Figuur 5.9: Globale ligging van woongebied Wilderszijde (blauw) ten opzichte van de risicobronnen: hogedruk aardgastransportleidingen (rood gestippeld), provinciale weg N209 (Zestienhovenweg), nieuwe Rijksweg A16 (grijs gestippeld), gas-reduceer- en verdeelstations en propaantank (rood) en Rotterdam The Hague Airport (buiten de figuur).*

#### *Hogedruk aardgastransportleidingen*

De leidingen hebben geen  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico. De hoogte van het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleidingen is in de huidige lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van één leiding neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie, maar blijft lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

#### *Provinciale weg N209*

De weg heeft geen  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico. De hoogte van het groepsrisico van de weg is zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie.

#### *Rijksweg A16*

De weg heeft geen  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Een nadere beschouwing van het groepsrisico is niet nodig vanwege de afstand tussen de geprojecteerde bebouwing en de weg (meer dan 200 meter). Door de afstand is het groepsrisico voldoende laag.

#### *Overige risicobronnen*



De gasreducer- en verdeelstations en de propaantank hebben een PR  $10^{-6}$ -contour (of veiligheidsafstand) waarbinnen de geprojecteerde ontwikkelingen (woningbouw) niet zijn toegestaan. De veiligheidsafstand rondom deze risicobronnen moet daarom worden aangehouden. Dit wordt als randvoorwaarde in het Masterplan meegegeven.

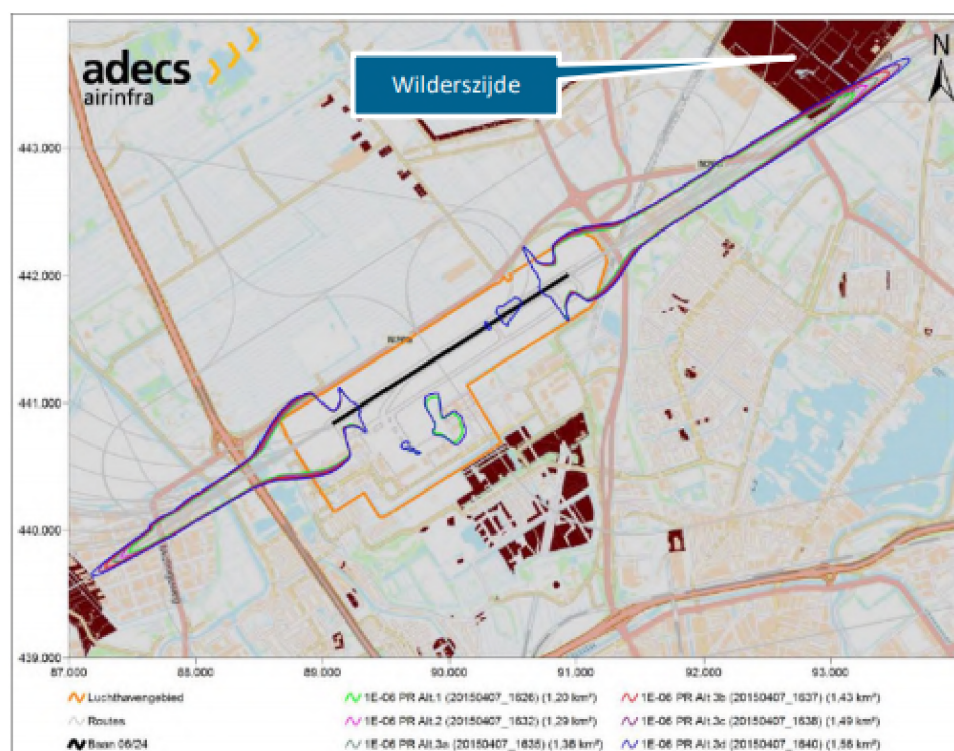
Voor het gasreducer- en verdeelstation geldt een veiligheidsafstand van 15 meter. De propaantank kent een afstand van maximaal 20 meter. Binnen deze afstanden worden geen woningen gebouwd om effecten uit te sluiten. Om dit juridisch te borgen is hiervoor een regeling opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de gasreducer- en verdeelstations en de propaantank geldt geen groepsrisicobeleid op basis van het Activiteitenbesluit.

#### Rotterdam The Hague Airport

Het plangebied ligt op circa twee kilometer van Rotterdam The Hague Airport. Voor deze luchthaven wordt op basis van het Besluit burgerluchthavens een nieuw luchthavenbesluit voorbereid. Nieuwbouw is binnen de PR  $10^{-6}$ -contour van de luchthaven niet toegestaan.

Uit het 'Deelonderzoek Externe Veiligheid' (14 september 2015, Adecs Airinfra) van het MER voor RTHA blijkt dat de PR  $10^{-6}$ -contouren van de verschillende alternatieven (onderzocht in het MER) over Park de Polder in het plangebied lopen (zie navolgende figuur). In dit park is geen woningbouw voorzien. Teneinde woningbouw te voorkomen in de desbetreffende PR-contouren is voorzien in verboden in de regels van het bestemmingsplan.

In het kader van de ruimtelijke procedure heeft DCMR het groepsrisico van de luchthaven inzichtelijk gemaakt met de Airport Risk Tool. Hieruit blijkt dat het groepsrisico van de luchthaven ter hoogte van (de zuidoostelijke zijde van) het plangebied 0,08 keer de oriëntatiewaarde bedraagt. Daarmee neemt het groepsrisico in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie (geen groepsrisico ter hoogte van het plangebied), maar blijft het groepsrisico lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.



Figuur 5.10: Vergelijking van PR  $10^{-6}$ -contouren in MER Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (Adecs Airinfra)

De risicobronnen (hogedruk aardgastransportleidingen en provinciale weg N209), hebben een groepsrisico dat lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. De hoogte van het



groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie, maar blijft onder de oriëntatie waarde. Het risico neemt toe omdat de woningen nabij de risicobronnen worden geplaatst, waardoor er meer mensen zich binnen het invloedsgebied begeven.

### Conclusies

Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat Externe Veiligheid geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming omdat op alle beoordelingspunten voldoende wordt voldaan aan de grenswaarden. Daarmee vormt het aspect Externe Veiligheid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

## 5.7 Natuur

### Kaders

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

### Toets

#### *Gebiedsbescherming*

#### Natura 2000

In het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen. Er zal daarom geen sprake zijn van ruimtebeslag of versnippering van Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebieden liggen op ruime afstand van Wilderszijde. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Boezems Kinderdijk) ligt op circa 14,5 km afstand. Door de grote afstand zijn ook effecten als gevolg van licht, geluid en beweging uit te sluiten op deze Natura 2000-gebieden.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een AERIUS-berekening uitgevoerd door Antea Group (2021). De volledige berekening is meegenomen in bijlage 13 (Notitie stikstof, 19 januari 2021). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met voor stikstof gevoelige habitattypen betreft de Meijendel & Berkheide, gelegen op circa 18 kilometer van het plangebied.

Voor de realisatiefase van de ontwikkeling Wilderszijde geldt dat er maximaal 200 woningen per jaar gerealiseerd kunnen worden met het gebruik van normaal materieel (minimaal werktuigen stage 3B met een bouwjaar vanaf 2011 en vrachtwagens minimaal Euro V met een bouwjaar vanaf 2008), waarbij mogelijk significante gevolgen door stikstofdepositie kunnen worden uitgesloten.

Wanneer in de realisatiefase gebruik wordt gemaakt van schoon materieel kunnen maximaal 500 woningen per jaar worden gerealiseerd, waarbij mogelijk significante gevolgen door stikstofdepositie kunnen worden uitgesloten. Schoon materieel betreft minimaal werktuigen stage 4 met een bouwjaar vanaf 2014 en vrachtwagens minimaal Euro VI met een bouwjaar vanaf 2013. Het heiblok en de heistelling vormen hier een uitzondering op. Deze zijn in de berekening meegenomen als stage 3B werktuigen met een bouwjaar vanaf 2011.

Tot slot geeft de berekening van de stikstofdepositie voor de gebruiksfase van de

ontwikkeling Wilderszijde een rekenresultaat van 0,00 mol/ha/jaar. Dit betekent dat voor de gebruiksfase mogelijk significante gevolgen door stikstofdepositie kunnen worden uitgesloten.

Naar aanleiding van het stikstofonderzoek is in de regels een bepaling opgenomen die verplicht tot de inzet van materieel uit minimaal stageklasse IV bij de (gedeeltelijke) ontwikkeling van Wilderszijde. Dit om stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden te beschermen tegen een overmatige stikstofdepositie. Als aangetoond wordt dat er ook met de inzet van materieel uit andere stageklassen geen sprake is van stikstofdepositie op deze natuur of wanneer er in het kader van de Wet natuurbescherming een vergunning voor de werkzaamheden verleend is, kan afgeweken worden van deze verplichting.

### NNN

Wilderszijde ligt niet in of direct aan het Natuurnetwerk Nederland. Ten zuidoosten van het plangebied ligt een ecologische verbindingszone. Deze verbindingszone wordt niet aangetast door de voorgenomen ontwikkeling. Ten westen van het plangebied ligt op enige afstand bestaande en nieuwe natuur die bestemd is als Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied ligt niet in Natuurnetwerk Nederland, daarom is direct effect uit te sluiten. Indirecte effecten zijn door de afstand tot de dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland (2,2 kilometer) niet te verwachten. Daarnaast houdt de Provincie Zuid-Holland in haar beleid geen rekening met externe werking op Natuurnetwerk Nederland.

### *Soortbescherming*

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een ecologisch onderzoek uitgevoerd (VanderHelm Milieubeheer B.V., 2019). Het volledige rapport is meegenomen als bijlage 14 (soortgericht onderzoek Van der Helm, 5 september 2019). Het doel van het onderzoek is het uitsluiten dan wel aantonen van nesten, voortplantingsplaatsen, rustplaatsen en groeiplaatsen van alle onderzochte soorten in het projectgebied. Vervolgens is bepaald of door de werkzaamheden sprake kan zijn van het overtreden van de Wet natuurbescherming en welke vervolgstappen mogelijk noodzakelijk zijn. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de conclusies.

*Tabel 5.7.1: Conclusies soortgericht onderzoek.*

| Soort(groep)                                                                                               | Conclusie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Algemene broedvogels met een ongunstige staat van instandhouding en geplaatst zijn op de rode lijst</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn in het onderzoeksgebied 28 verschillende soorten broedvogels aangetroffen.</li> <li>• In totaal zijn 10 soorten aangetroffen die op de rode lijst staan en/of waarvan de SVI matig ongunstig of zeer ongunstig is.</li> <li>• Voor de gele kwikstaart, veldleeuwerik, Kievit, snor, koekoek, scholekster, fuut, waterhoen, fitis en kneu zijn in de omgeving voldoende alternatieven aanwezig.</li> <li>• Voor de grote aantallen rietvogels wordt geadviseerd om het moerasgebieden (deels) te behouden en/of deelgebied 2 te behouden, te ontwikkelen en uit te breiden.</li> </ul> |
| <b>Boomvalk, buizerd, ransuil en sperwer</b>                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn geen nest- en rustplaatsen van de boomvalk, buizerd, ransuil en sperwer aanwezig in het onderzoeksgebied. Er zijn voor deze soorten geen vervolgstappen nodig.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Rugstreeppad</b>                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn geen voortplantings- en rustplaatsen van de rugstreeppad aanwezig in het onderzoeksgebied. Er zijn voor de rugstreeppad geen vervolgstappen nodig.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Glad biggenkruid</b>                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn geen groeiplaatsen van glad biggenkruid aanwezig in het onderzoeksgebied. Er zijn voor de rugstreeppad geen vervolgstappen nodig.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

Op basis van het soortgericht onderzoek wordt een aantal vervolgstappen aanbevolen. Deze worden weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 5.7.2: Vervolgstappen.

| Vervolgstappen              | Uitvoering vervolgstappen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Periode                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Algemene broedvogels</b> | Geadviseerd wordt de werkzaamheden in eerste instantie uit te voeren buiten het broedseizoen. Enkel indien tijdens een controle, uitgevoerd door een deskundig ecooloog, blijkt dat in het projectgebied en de directe omgeving geen broedende vogels of nesten aanwezig zijn, kunnen werkzaamheden binnen het broedseizoen worden uitgevoerd. Indien algemene broedvogels in het projectgebied broeden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen en dient door een deskundig ecooloog te worden bepaald of, op welke manier en wanneer de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder overtreding van de Wet natuurbescherming.                                                                                                                    | Het broedseizoen loopt globaal van maart tot en met augustus. De daadwerkelijke periode is afhankelijk van weersinvloeden en vogelsoorten die in het projectgebied worden verwacht. De duur van het broedseizoen dient te worden bepaald door een deskundig ecooloog. |
| <b>Zorgplicht</b>           | Gedurende de werkzaamheden dient voldoende zorg in acht te worden genomen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna. Aanwezige dieren moeten voldoende tijd krijgen om te kunnen vluchten. Bij het dempen van watergangen dienen aanwezige amfibieën, vissen en zoetwatermosselen te worden afgevangen, onder begeleiding van een deskundig ecooloog. Indien men onverwachts strikt beschermde soorten aantreft dient direct een deskundig ecooloog te worden geraadpleegd om af te stemmen of, op welke manier en wanneer de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder overtreding van de Wet natuurbescherming. Bij twijfel over de aanwezigheid van een strikt beschermde soort wordt geadviseerd altijd de hulp van een deskundige in te schakelen. | Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden.                                                                                                                                                                                                                         |

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met het broedseizoen. Waar mogelijk vinden werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats. Als werkzaamheden in het broedseizoen plaats moeten vinden, dan worden indien nodig de gronden waar de werkzaamheden plaatsvinden voor aanvang van het broedseizoen ongeschikt gemaakt als nestlocatie. Waar nodig worden werkzaamheden die plaatsvinden in het broedseizoen begeleid door een deskundig ecooloog. Ook andere werkzaamheden (zoals het in de tabel genoemde dempen van watergangen) vindt waar nodig plaats onder begeleiding van een deskundig ecooloog. Tot slot wordt de zorgplicht uit de Wet natuurbescherming bij alle werkzaamheden die effect kunnen hebben op flora en fauna in acht genomen.

In het plangebied bevindt zich een groot aantal (riet)vogels. Zoals beschreven in de natuurtoets en het MER is het belangrijk om voldoende leefgebied voor de vogels te behouden. Ten zuidoosten van Wilderszijde wordt een natuurgebied gecreëerd, Park de Polder. In dit natuurgebied wordt tevens water gerealiseerd. Daarnaast wordt een groot deel van de oevers van de watergangen in de woonwijk natuurvriendelijk ingericht.

#### *Aanvaringsrisico's vogels en vliegtuigen*

Er is onderzoek uitgevoerd naar de aanvaringsrisico's tussen vogels en vliegtuigen. Een onderzoek naar de aanvaringsrisico's is vereist omdat Wilderszijde binnen het vogelbeheersgebied is gesitueerd. Een vogelbeheersgebied is een gebied dat tot zes kilometer rondom de grens van start- en landingsbanen van een vliegveld ligt. In Bijlage 15 is het onderzoeksrapport (Van der Helm, 5 juli 2021) opgenomen.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat door de aanleg van woonwijk Wilderszijde geen grotere risico's op de vliegveiligheid worden verwacht, naar aanleiding van de verwachte trend van vogels in het gebied, ten opzichte van de huidige situatie.

### Conclusies

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan mits de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden en de zorgplichten ten aanzien van flora en fauna in acht genomen worden.

## 5.8 Luchtkwaliteit

### Kaders

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ );
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit Gevoelige bestemmingen.

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven.

Tabel 5.8.1 Vastgestelde grenswaarden (concentraties in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

| Stof                               | Soort             | Concentratie | Aantal overschrijdingen |
|------------------------------------|-------------------|--------------|-------------------------|
| Fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ )     | jaargemiddelde    | 40           | -                       |
|                                    | 24-uursgemiddelde | 50           | 35                      |
| Fijn stof ( $\text{PM}_{2,5}$ )    | jaargemiddelde    | 25           | -                       |
|                                    | uurgemiddelde     | 40           | -                       |
| Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ )  | jaargemiddelde    | 40           | -                       |
|                                    | uurgemiddelde     | 200          | 18                      |
| Koolmonoxide (CO)                  | 8-uurgemiddelde   | 10.000       | -                       |
| Lood (Pb)                          | jaargemiddelde    | 0,5          | -                       |
|                                    | 24-uursgemiddelde | 125          | 3                       |
| Zwavel dioxide ( $\text{SO}_2$ )   | jaargemiddelde    | 350          | 24                      |
|                                    | uurgemiddelde     | 350          | 24                      |
| Benzeen ( $\text{C}_6\text{H}_6$ ) | jaargemiddelde    | 5            | -                       |

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ ) in Nederland over het algemeen het meest kritisch. Voor deze stoffen is de kans het grootste dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Hierbij moet opgemerkt worden dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  ( $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) in



Nederland nergens meer dan 18 keer per jaar wordt overschreden. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor en uit metingen over de afgelopen 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO<sub>2</sub> niet meer aan de orde is (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Handreiking rekenen aan luchtkwaliteit (actualisatie 2011), juni 2011).

### **Toets**

Voor de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group (2019) een onderzoek uitgevoerd naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen (zie bijlage 16, Onderzoek Luchtkwaliteit, 26 april 2019). Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) uitgerekend op een groot aantal maatgevende beoordelingspunten in en rond het plangebied voor het beoordelingsjaar 2019 en 2030. Op basis van onderhavig luchtkwaliteit onderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle in het onderzoek opgenomen beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

### **Conclusies**

Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming. Omdat op alle beoordelingspunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden kan eveneens worden geconcludeerd dat sprake is van een "goede ruimtelijke ordening". Daarmee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

## **5.9 Geur**

### **Kaders**

De Wet geurhinder en veehouderij vormt vanaf 1 januari 2007 het toetsingskader voor de milieuvergunning, als het gaat om geurhinder vanwege dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft normen voor de geurbelasting die een intensieve veehouderij mag veroorzaken op een geurgevoelig object, bijvoorbeeld een woning.

### **Toets**

Ter plaatse van Schiebroekseweg 6 en 8 bevinden zich twee paardenhouderijen. Voor paardenhouderijen dient getoetst te worden aan de Wet geurhinder en veehouderij. Het woongebied van Wilderszijde is op enkele tientallen meters afstand van de paardenhouderijen gelegen. Uit de VNG brochure 'Handreiking Bedrijven en milieuzonering' blijkt dat voor paardenhouderijen een richtafstand van 100 meter geldt tussen de geuremissiepunten en de geurgevoelige objecten (in de bebouwde kom). Hier kan middels onderzoek van af geweken worden, mits is aangetoond dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de voorziene woningen aanvaardbaar is.

Om te onderzoeken of het woon- en leefklimaat ter plaatse van de voorziene woningen in Wilderszijde aanvaardbaar is, is door Pouderoyen Tonnaer in 2021 een geuronderzoek uitgevoerd (zie bijlage 17, geuronderzoek paarden, 3 mei 2021).

Op basis van de handleiding bij de Wet geurhinder en veehouderij is er bij een voorgrondbelasting van 1,8 Ou/m<sup>3</sup> sprake van een redelijk goed woon- en leefmilieu. Bij een voorgrondbelasting van 1,6 Ou/m<sup>3</sup> is er sprake van een goed woon- en leefmilieu en bij een voorgrondbelasting van 0,7 Ou/m<sup>3</sup> en lager is er sprake van een zeer goed woon- en leefmilieu.

In het geuronderzoek is onderzocht op welke afstand van de geuremissiepunten er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De afstand van 50 meter is hierin als uitgangspunt gebruikt. Uitgaande van een minimum afstand van 50 meter tussen de paardenhouderij en

een te realiseren woning, zal er sprake zijn van een goed tot zeer goed woon- en leefmilieu ter plaatse van de woningen.

#### **Conclusies**

Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat er bij het hanteren van een minimum afstand van 50 meter tussen de paardenhouderij en een nieuw te realiseren woning sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan en tevens opgenomen als gebiedsaanduiding op de verbeelding. Binnen deze gebiedsaanduiding kunnen geen geurgevoelige functies gerealiseerd worden.

## **5.10 Trillingen**

#### **Kaders**

Trillinghinder dient beschouwd te worden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening', maar er bestaat geen wetgeving voor dit aspect. Wel is in mei 2019 door het ministerie van I&W de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Deze handreiking bevat handvatten voor de beoordeling van mogelijke trillings-effecten op plannen in de omgeving van het spoor. In de basis hanteert de Handreiking de toetsingscriteria die voorheen ook werden toegepast, te weten de beoordelingscriteria zoals opgenomen in de publicatie van de Stichting Bouw Research: Trillings-richtlijn SBR.

#### **Toets**

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een onderzoek uitgevoerd door Antea Group (2020) naar de te verwachten trillingen vanwege treinverkeer op het nabijgelegen spoor (HSL-Zuid). De volledige memo is meegenomen als bijlage 18 (onderzoek AG, 11 februari 2020). Uit het uitgevoerde indicatieve onderzoek volgt dat het  $V_{eff,max}$  (de hoogst optredende trillingssterkte) vanwege treinverkeer op het nabijgelegen spoor (HSL Zuid) in de beoogde woningen op enkele plaatsen (aan de rand) in Wilderszijde, hoger is dan de streefwaarde A1 ingevolge de SBR richtlijn B, maar niet hoger dan de streefwaarde A2. Tegelijk blijkt dat het  $V_{per}$  in de woningen ruim lager is dan de streefwaarde A3. Uitgaande van de criteria die volgen uit genoemde SBR richtlijn is sprake van een acceptabele hindersituatie. Een verhoogde kans op hinder door trillingen vanwege het nabijgelegen spoor is niet aannemelijk.

#### **Conclusies**

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

## **5.11 Waterhuishoudkundige aspecten**

#### **Kaders**

Op grond van artikel 3.1.1 van het Bro is de watertoets verplicht voor ruimtelijke plannen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

#### **Toets**

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een Watertoets opgesteld door Antea Group (2019). Het volledige rapport is meegenomen als bijlage 19 (AG Watertoets, 17 juni 2020).

#### *Randvoorwaarden*

Op 21 februari 2019 is contact opgenomen met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard over wensen en eisen vanuit het hoogheemraadschap. Hier zijn de volgende eisen uit voortgekomen:

- Het watersysteem moet voldoen aan alle regels uit de keur.
- Voor kwel moet worden aangetoond dat de gegraven watergangen stabiele slootbodems hebben. Er mag geen bodemopenbarsting optreden.
- 10% van het volledige plangebied moet bestaan uit oppervlaktewater. Een deel van de watergangen is in het verleden al om deze reden gegraven (op basis van Masterplan 2005) en wordt bestemd als 'Water'.

Op 28 februari 2019 is contact geweest met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard over extra wensen en eisen vanuit de gemeente. Hier zijn de volgende eisen uit voortgekomen:

- Bij het ontwerp van een plan moet goed rekening worden gehouden met het onderhoud van het watersysteem. Het oppervlaktewater moet bereikbaar zijn voor het onderhoudsmaterieel.
- Bij de aanleg van nieuwe watergangen zijn natuurvriendelijke oevers van belang. Watergangen moeten diep en breed aangelegd worden met een flauw talud van minder dan (1:3 en flauwer). Het bestemmingsplan richt zich op natuurvriendelijke hoofdwatgangen voor minimaal 50% van de oevers (met flauwe hellingen, minimaal 1 op 3, waar mogelijk 1 op 5).

#### *Huidige situatie*

Het plangebied is grotendeels bouwrijp gemaakt. Binnen het plangebied zijn reeds enkele deelgebieden in de afgelopen jaren ontwikkeld met bebouwing en een park (Park de Polder). Een deel van deze ontwikkelingen is voortgekomen uit de randvoorwaarden die zijn opgesteld ten tijde van de ontwikkeling van het Masterplan Wilderszijde uit 2005, zoals de realisatie van het gemeentehuis van Lansingerland en het middelbare schoolgebouw Wolfert Lansing. Een deel van de woonwijk (plan Waal) wordt al op basis van het vigerende bestemmingsplan uitgewerkt. Binnen het plangebied vindt tijdelijke natuurontwikkeling plaats.

In het plangebied zijn verscheidene functies aanwezig, zoals middelbare scholen en het gemeentehuis van Lansingerland. Aan de westzijde van het plangebied staan enkele beeldbepalende gebouwen waarin voorzieningen zoals het islamitisch cultureel centrum, scholen en een sporthal zijn gevestigd. Aan de noordoostzijde is sprake van een menging van functies, zoals woningen, een loon- en grondwerkbijbedrijf alsmede een aantal andere bedrijven. Aan de zuidzijde worden nieuwbouwwoningen gerealiseerd.

In de huidige situatie van het plangebied ligt een fietsverbinding tussen Bergschenhoek via Park de Polder naar het buitengebied Rottezoom en Schiepolder. Park de Polder valt binnen de geluidscontour van Rotterdam The Hague Airport. Hier kan niet gebouwd worden; het park moet gehandhaafd blijven.

Het plangebied ligt onder maaiveld en de bodem bestaat uit klei. Op een aantal plekken in de bodem worden de kleilagen onderbroken door een zandlaag. Het grondwater reikt in het gebied tot hoogten variërend van meer dan 1,20 meter onder maaiveld tot 0,25 meter onder maaiveld. In en rondom het gebied zijn geen waterkeringen aanwezig. Het gebied bevindt

zich niet in een beschermingszone voor waterkeringen. Tot slot is in het gebied sprake van verschillende watergangen. Deze watergangen worden door middel van verschillende inlaten gevoed vanuit de Rotte. Het water in het plangebied wordt afgevoerd richting het gemaal Bergweg – Noord en Bergweg - Zuid. Welk gemaal er aanslaat, is afhankelijk van de hoeveelheid en de locatie van de neerslag. Vervolgens stroomt het af richting gemaal De Kooi, om terug afgevoerd te worden naar de boezemwatergang van de Rotte.

De omgeving rond het plangebied heeft een agrarisch karakter en kent veel glastuinbouw. Hierdoor bevat het water in de polder veel voedingsstoffen. De waterkwaliteit is door het hoge stikstof- en fosfaatgehalte ecologisch gezien matig tot slecht. Er wordt gewerkt aan het reduceren van tuinbouw lozingen, door de riolering te verbeteren.

#### *Toekomstige situatie*

Wilderszijde wordt ontwikkeld tot een woonwijk die ruimte geeft aan maximaal 3.000 woningen en kleinschalige commerciële alsmede maatschappelijke voorzieningen. In het gebied wordt er in ieder geval 10% aan oppervlaktewater gerealiseerd. De hoofdwatergangen hebben op de verbeelding de bestemming 'Water' gekregen. Dit betreft reeds 8,4% van het plangebied. De overige oppervlakte aan water (om tot 10% van het netto plangebied te komen) dient gerealiseerd te worden in de bouwvelden. Dit bedraagt 2% van de oppervlakte van de bouwvelden. Deze verplichting is vastgelegd in de regels. De waterwegen en -lichamen moeten voldoen aan de volgende eisen:

- Hoofdwatergangen krijgen een minimale waterdiepte van minstens 1 meter.
- Het bestemmingsplan richt zich op natuurvriendelijke hoofdwatergangen voor minimaal 50% van de oevers (met flauwe hellingen, minimaal een talud van 1 op 3, waar mogelijk 1 op 5).
- Overige waterwegen krijgen een minimale waterdiepte van minstens 0.5 m.
- Voor kwel moet worden aangetoond dat de gegraven watergangen stabiele slootbodems hebben (geen bodemopbarsting).

Als een watergang gedempt wordt, dan moet deze demping volledig gecompenseerd worden door de aanleg van nieuwe watergangen in het plangebied. Als er in het plangebied geen ruimte is voor nieuwe watergangen, dan moeten watergangen elders in de omgeving van het plangebied gerealiseerd worden. De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit.

#### *Vuilwaterafvoer*

De geplande nieuwbouw wordt voorzien van een gescheiden rioleringssysteem en het hemelwater wordt afgekoppeld zodat het rioolsysteem niet overmatig belast wordt door de afvoer van regenwater. Ook instroming van grondwater in het rioolsysteem moet waar mogelijk voorkomen worden. Verticale drainages moeten daarom zo terughoudend mogelijk worden ingezet.

Het vuilwater dat uit Wilderszijde afkomstig is, wordt afgevoerd naar het rioolgemaal Bergschenhoek. De capaciteit van dit gemaal wordt volledig benut. Elders in het bemalingsgebied van dit gemaal wordt de hemelwaterafvoer losgekoppeld van de vuilwaterafvoer zodat er meer capaciteit in dit gemaal ontstaat.

#### *Hemelwaterafvoer*

In het gebied wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Bij gescheiden rioolstelsels moet rekening worden gehouden met de materiaalkeuze voor dakbedekking en hemelwaterafvoeren (geen uitlopende materialen). Het hemelwater wordt vertraagd afgevoerd naar de watergangen via een bovengronds systeem of oppervlakte, of via



(infiltratie)riolen. Bij (piek)buien wordt het hemelwater in de openbare ruimte waar mogelijk bovengronds afgevoerd. Het waterpeil in het plangebied mag, om schade te voorkomen, stijgen tot maximaal 6,4 meter onder NAP. In het ontwerp van het watersysteem is rekening gehouden met deze maximale peilstijging.

#### *Grondwater*

Bij de inrichting van een gebied moet voldoende drooglegging worden toegepast om wateroverlast in de toekomst te voorkomen. Drooglegging is het verschil tussen het oppervlaktewaterpeil en het maaiveldniveau. De bodemgesteldheid, mogelijke waterpeilstijging, gewenste functies en omgeving bepalen voor een belangrijk deel de passende drooglegging voor een gebied. In Wilderszijde wordt de volgende drooglegging geadviseerd:

1. vloerpeil bebouwing: 1,3 m drooglegging
2. hoofdwegen: 1,0 m drooglegging
3. overige wegen: 0,7 m drooglegging

Ophoging van het projectgebied is noodzakelijk om deze drooglegging te kunnen realiseren. Verontreiniging van het grondwatersysteem moet worden voorkomen, zowel in de realisatie- als in de gebruiksfase.

#### *Waterkwaliteit en ecologie*

Het hemelwater dat terechtkomt op de bebouwing wordt beschouwd als schoon wanneer geen uitlogende bouwmaterialen (zoals lood, koper, zink en zacht PVC) gebruikt worden. Dit water kan worden afgevoerd naar voorzieningen in het plangebied waar het water wordt geïnfiltreerd of geborgen.

Bij ontwikkelingen moeten geen nieuwe vervuilingbronnen worden geïntroduceerd. Wanneer afstromend water (licht) verontreinigd is, moet het afstromend worden gezuiverd met behulp van zuiveringsvoorzieningen. In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe schoon houden, scheiden, zuiveren (3-traps-strategie waterkwaliteit).

In verband met ecologie is het advies van het Hoogheemraadschap ruime en diepe watergangen met flauwe oevers aan te leggen. Vissen moeten kunnen overwinteren, en migratie van fauna moet niet verhinderd worden. Faunapassages kunnen benodigd zijn.

Om een gezond watersysteem te ontwikkelen moet het water beschikken over voldoende licht en lucht. Onder gezond water verstaan we water wat voldoet aan het goed ecologisch potentieel (GEP) en aan STOWA-klasse 3 (overig water). Bomen, hoge bebouwing, bebouwing boven water en steigers en vlonders geven schaduw en bladval. Bladval heeft een negatief effect op de waterkwaliteit door voedselrijkdom en baggeraanwas. Schaduwwerking over grote wateroppervlakken leidt eerder tot dood water. Probeer overkluizing, bomen en bebouwing langs het water bij nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. Wanneer andere belangen of ontwikkelingen dergelijke bouwwerken of beplanten verlangen, beperk het dan tot een zo klein mogelijk oppervlak en kies een gunstige locatie rekening houdend met de zonnestand en overheersende windrichtingen. Ook wanneer het oppervlaktewater betreft dat niet in het plangebied is gelegen.

#### *Onderhoud*

Het oppervlaktewater moet bereikbaar zijn voor het onderhoudsmaterieel (belastingstype landbouwmaterieel). Zorg voor goed toegankelijke oevers en te water laat plaatsen en voorkom obstakels als bomen, lantarenpalen en bebouwing direct langs de oever.

#### *Waterkeringen*

In en rondom het plangebied liggen geen waterkeringen.

#### *Beschermde gebieden*

Het plangebied ligt niet in een attentie- of beschermd gebied waterhuishouding.

#### **Conclusies**

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

## **5.12 Milieueffectrapportage**

#### **M.e.r-plicht en doel rapportage**

Ten behoeve van de ontwikkeling van Wilderszijde is een milieueffectrapportage opgesteld (Milieueffectrapport, 16 juni 2021). Het rapport is opgenomen als Bijlage 20. Voor de ontwikkeling van Wilderszijde bestond al een plan (zie hoofdstuk 1 van deze toelichting). Door veranderende economische en sociale omstandigheden, nieuwe wet- en regelgeving, alsmede door nieuwe ruimtelijke plannen in de omgeving van het plangebied, is dit plan niet zonder meer uitvoerbaar in het huidige tijdsgewricht. Om die reden is in de milieueffectrapportage een nieuw planscenario op basis van het masterplan uit juni 2020 onderzocht. In het MER zijn de milieueffecten van dit nieuwe plan onderzocht. De navolgende tabel geeft de beoordeling uit het MER weer:

*Tabel 5.12.1 Beoordeling ontwikkeling Wilderszijde*

| Thema              | Aspect                       | Criterium                              | Beoordeling<br>planscenario | Totaal<br>beoordeling<br>planscenario |
|--------------------|------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Verkeer en vervoer | Verkeer en vervoer           | Verkeersstructuur- en afwikkeling      | 0/-                         | 0/-                                   |
|                    |                              | Bereikbaarheid langzaam verkeer        | 0/+                         |                                       |
|                    |                              | Bereikbaarheid openbaar vervoer        | 0                           |                                       |
|                    |                              | Verkeersveiligheid                     | 0/-                         |                                       |
| Milieueffecten     | Geluid                       | Wegverkeerslawaaai                     | -                           | -                                     |
|                    |                              | Luchtverkeerslawaaai                   | 0/-                         |                                       |
|                    |                              | Spoorweglawaaai                        | -                           |                                       |
|                    |                              | Industrielawaai                        | 0/-                         |                                       |
|                    |                              | Cumulatie                              | -                           |                                       |
|                    | Luchtkwaliteit               | Concentratie fijn stof                 | 0/-                         | 0/-                                   |
|                    |                              | Concentratie stikstofdioxide           | 0/-                         |                                       |
|                    | Gezondheid                   | Milieugezondheidskwaliteit             | -                           | 0/-                                   |
|                    |                              | Bewegen en groen                       | 0/+                         |                                       |
|                    | Externe veiligheid           | Plaatsgebonden risico                  | 0                           | 0/-                                   |
|                    |                              | Groepsrisico                           | 0/-                         |                                       |
|                    | Trilling                     | Trillinghinder                         | 0/-                         | 0/-                                   |
|                    | Archeologie                  | Archeologische waarden                 | 0                           | 0                                     |
|                    | Landschap en cultuurhistorie | Landschappelijke waarden               | -                           | -                                     |
|                    |                              | Cultuurhistorische waarden             | 0                           |                                       |
|                    | Bodem                        | Bodemkwaliteit                         | 0                           | 0                                     |
|                    | Water                        | Oppervlaktewaterkwaliteit              | 0/-                         | 0/-                                   |
|                    |                              | Oppervlaktewaterkwantiteit             | 0                           |                                       |
|                    |                              | Grondwaterkwaliteit                    | 0                           |                                       |
|                    |                              | Grondwaterkwantiteit                   | 0/-                         |                                       |
|                    | Natuur                       | Beschermde soorten                     | 0/-                         | 0/-                                   |
|                    |                              | Beschermde gebieden (Natura 2000, NNN) | 0                           |                                       |
| Overige effecten   | Duurzaamheid                 | Klimaatadaptatie                       | -                           | 0/-                                   |
|                    |                              | Energie                                | 0                           |                                       |
|                    |                              | Grondstoffen (circulariteit)           | 0/+                         |                                       |
|                    | Hoogtebeperking              | Hoogtebeperking vanwege vliegverkeer   | 0/-                         | 0/-                                   |

In het MER zijn alle bovenstaande aspecten beoordeeld. Hieruit zijn de thema's leefmilieu, landschap en stikstof als aanduidingspunten naar voren gekomen. Onderstaand zijn de beoordelingen van deze thema's opgenomen.

### Leefmilieu

Wilderszijde is een gebied dat belast is met verschillende geluidsbronnen. Het wegverkeer, de hogesnelheidslijn, het luchtvaartverkeer van Rotterdam The Hague Airport en bestaande bedrijvigheid zorgen met name aan de randen van het plangebied voor een hoge geluidbelasting. Doordat er nu geen woningen in Wilderszijde staan, is de hinder die ervaren wordt door de geluidbelasting lager in de referentiesituatie dan in de plansituatie. Dit wordt ook terug gezien in de score voor de milieugezondheidskwaliteit. Deze is aan de randen van het plangebied zeer matig tot onvoldoende ten gevolge van de hoge geluidbelasting.

De geluidbelasting is inzichtelijk gemaakt middels vrije veld contouren. Er is dus geen rekening gehouden met enige vorm van afscherming vanwege bebouwing binnen het plangebied. Hierdoor is enkel de worst-case situatie inzichtelijk te maken. Indien het gebied wordt bebouwd, zal de bebouwing zorgen voor een afschermende werking richting het achtergelegen gebied. Hiermee kan een overwegend redelijk akoestisch klimaat gerealiseerd worden.

De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet nu en in de referentiesituatie ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het grootste toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen is in het plangebied zelf. Buiten het plangebied is de toename veel kleiner.

In de omgeving van gebiedsontwikkeling Wilderszijde bevinden zich verschillende

risicobronnen: meerdere hogedruk aardgastransportleidingen, de provinciale weg N209, de A16 Rotterdam, meerdere gasreducer- en verdeelstations, een propaantank en Rotterdam The Hague Airport. Ondanks de aanwezigheid van deze risicobronnen neemt enkel voor de risicobronnen hogedruk aardgastransportleidingen en de provinciale weg N209 het groepsrisico toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit neemt echter maar heel beperkt toe en blijft onder de oriëntatie waarde.

### **Landschap**

De ontwikkeling van Wilderszijde zorgt voor een afname van de open- en weidsheid van het huidige landschap in en rondom het plangebied. Het bestaande landschapsbeeld wordt daarom aangetast. Er bevinden zich geen vastgestelde cultuurhistorische waarden in of in de nabijheid van het plangebied. Er zijn hierop dan ook geen significant negatieve effecten. Het behouden van bestaande landschappelijke structuren en het aansluiten van de groenstructuur van de wijk op bestaande landschappelijke structuren zijn maatregelen om de effecten op het landschap te mitigeren.

### **Stikstof**

Effecten op beschermde gebieden door stikstofdepositie zijn uitgesloten. Doordat de ontwikkeling een bijdrage aan de stikstofdepositie heeft van 0,00 mol N/ha/jaar op de voor stikstof gevoelige habitats in de gebruiksfase, kan voor de gebruiksfase worden uitgesloten dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied.

Ook de realisatiefase van Wilderszijde leidt tot de emissie van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) naar de omgeving. Aan de hand van de kengetallen is gezocht naar het aantal woningen dat gebouwd kan worden per jaar, zonder dat er stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats plaatsvindt. In het onderzoek is bekeken welke kantelpunten er zijn voor de realisatie van de woningen. Deze kantelpunten geven aan bij welke hoeveelheid woningen de realisatie leidt tot een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/h/jr.

Met de inzet van schoon materieel (minimaal werktuigen stage 4 met een bouwjaar vanaf 2014 en vrachtwagens minimaal Euro VI met een bouwjaar vanaf 2013, met uitzondering van het heiblok en de heistelling) kunnen maximaal 500 woningen per jaar kunnen worden gerealiseerd, waarbij significante gevolgen door stikstofdepositie worden uitgesloten. Met de inzet van normaal materieel zijn dit maximaal 200 woningen per jaar. Het bouwen met schoon materieel is als eis in de regels opgenomen. Hiermee zijn significante gevolgen door stikstofdepositie uitgesloten. In verband met de ligging buiten NNN of Natura 2000-gebied treden er ook geen directe effecten op.

### **Optimalisatievarianten**

Aanvullend is in het MER onderzocht hoe het plan voor Wilderszijde geoptimaliseerd kan worden tijdens de uitvoering. Ter inspiratie zijn daarmee optimalisatiemogelijkheden benoemd waarmee de leefbaarheid en duurzaamheid in Wilderszijde nog verder verhoogd kunnen worden. Deze optimalisatiemogelijkheden zijn onderdeel van de volgende varianten:

- **Optimalisatievariant Groen en Wonen:** legt de nadruk op een groene leefomgeving waarin gezond wonen centraal staat. Dit betekent dat in het kader van deze optimalisatievariant maatregelen worden uitgevoerd die de leefbaarheid ten opzichte van het planscenario vergroten. Dit zijn maatregelen die de geluidbelasting beperken en het oppervlak groen in de wijk vergroten.
- **Optimalisatievariant Bereikbaarheid:** gaat uit van een bereikbaar Wilderszijde. Om dit te bewerkstelligen wordt ingezet op deelmobiliteit, intelligente transportsystemen en acties om spitsrijders te mijden. De variant stimuleert langzaam verkeer en openbaar vervoer door parkeerplaatsen centraal te bundelen en de verkeersstructuur zodanig in te richten dat veilige situaties ontstaan.
- **Optimalisatievariant Toekomstbestendigheid:** zet in op duurzame maatregelen die bijdragen aan een toekomstbestendig en klimaatadaptief Wilderszijde. Dat houdt in dat



Wilderszijde bestand is tegen veranderende klimaatomstandigheden, zoals hogere neerslagpieken en extreme weersomstandigheden, maar ook dat de wijk meer inspeelt op de energietransitie.

De optimalisatievarianten dienen als inspiratie bij de verdere ontwikkeling van Wilderszijde. Ontwikkelaars worden uitnodigd om de mogelijkheden uit deze varianten waar mogelijk in acht te nemen bij het maken van plannen.

#### **Advies Commissie me.r.**

Door de Commissie me.r. is op 2 november een advies uitgebracht over het MER en de voorgenomen ontwikkeling. Het advies is opgenomen als Bijlage 21. De belangrijkste adviezen vanuit de commissie zijn:

- Mitigerende maatregelen om toekomstige geluidhinder te verbeteren borgen;
- Inzichtelijk maken of het verkeer op de rotonde Boterdorpsweg - Zuiderparklaan - Tobias Asserlaan zonder problemen afgewikkeld kan worden;
- Inzichtelijk maken dat het bodemsysteem, grondwaterregime en de klimaatscenario's meegenomen zijn in de planvorming;

Op basis van het advies van de commissie me.r. is er een oplegnotitie opgesteld waarin een reactie en nadere toelichting is gegeven op de adviezen van de commissie. Deze oplegnotitie is opgenomen als Bijlage 22. In het kader van het borgen van mitigerende maatregelen om toekomstige geluidhinder te voorkomen is er besloten een regeling op te nemen waarin een minimale bouwhoogte voor de eerstelijnsbebouwing is vastgelegd.

#### **Conclusies milieueffectrapportage**

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de ontwikkeling van Wilderszijde niet leidt tot (zeer) negatieve effecten op de leefomgeving.

## Hoofdstuk 6 Toelichting op de planregels en beleidsregels

### 6.1 Indeling en opzet van het bestemmingsplan

#### 6.1.1 Over bestemmen, gemengd bestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in één bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

#### 6.1.2 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er gemengde bestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels en algemene procedureregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel

opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

## **6.2 Dit bestemmingsplan**

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan, de beleidsregels en het Beeldkwaliteitsplan.

### **6.2.1 Verbrede reikwijdte**

Het eerste lid van artikel 2.4 van de Crisis- en herstelwet en artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wijzen de ontwikkeling van Wilderszijde aan als een innovatief experiment. Dit experiment biedt de mogelijkheid om een omgevingsplan op te stellen dat betrekking heeft op de gehele fysieke leefomgeving en niet uitsluitend op een 'goede ruimtelijke ordening'. Echter, zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is geworden, gelden deze omgevingsplannen als een vormvrije en buitenwettelijke planfiguur. Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt bestemmingsplannen zoals deze (dus bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte) een wettelijke grondslag.

Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt een groot aantal mogelijkheden om te experimenteren met bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte. In dit bestemmingsplan wordt niet van al deze mogelijkheden gebruik gemaakt. Wel van een aantal, namelijk de volgende:

#### **Inhoud van de regels**

In dit bestemmingsplan worden regels gesteld over de gehele fysieke leefomgeving, voor zover deze onderdeel is van het plangebied. Dit wijkt af van een 'regulier' bestemmingsplan, want daarin worden alleen regels gesteld over onderwerpen die ruimtelijk relevant zijn. Hier komt dus concreet de 'bredere' reikwijdte van dit bestemmingsplan tot uiting.

#### **Looptijd van het plan**

De rechtskracht van dit bestemmingsplan is afgestemd op de verwachte duur van de ontwikkeling en exploitatie van Wilderszijde, 20 jaar.

#### **Beleidsregels**

Door gebruik te maken van open normen en hieraan gekoppelde beleidsregels kan het bestemmingsplan eenvoudiger en beter leesbaar worden, zonder dat er direct ongewenste ontwikkelingen mogelijk worden. Met open normen en beleidsregels kan met het bestemmingsplan beter ingespeeld worden op actuele ontwikkelingen.

In dit bestemmingsplan zijn open normen opgenomen in de regels over parkeren, duurzaamheid en natuur-inclusief bouwen. Deze open normen worden uitgelegd door de

'Beleidsregels parkeren', 'Beleidsregels duurzaamheid', en de 'Beleidsregels Natuurinclusief bouwen'. Op basis van deze beleidsregels wordt bij de aanvraag om een omgevingsvergunning getoetst of er sprake is van het voorzien in voldoende parkeergelegenheid, of of er voldoende wordt voorzien in duurzame ontwikkeling, en of er sprake is van natuurinclusiviteit in het plan. Hoe de toetsing aan de beleidsregels plaatsvindt, is in meer detail toegelicht in paragrafen 4.5 en 5.1

### **Opnemen hogere waarden in bestemmingsplan**

Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet maakt het verder mogelijk om hogere waarden separaat, doch parallel met en op basis van dit bestemmingsplan vast te stellen. Om de ontwikkeling van Wilderszijde mogelijk te maken is het verlenen van hogere waarden noodzakelijk. In de regels van dit bestemmingsplan is een overzicht opgenomen van de te verlenen hogere waarden.

### **Overige mogelijkheden**

Wilderszijde moet ontwikkeld worden tot een nieuwe woonwijk met een hoogwaardig woon- en leefklimaat. De voornoemde mogelijkheden die het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt maken het mogelijk om die doelstelling, beter dan met een 'regulier' bestemmingsplan, te behalen en daarbij in te kunnen spelen op veranderende behoeften. Buiten de voornoemde mogelijkheden biedt het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet nog meer mogelijkheden (onder meer het integreren van (delen van) verordeningen en het wegbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden). Die mogelijkheden bieden geen meerwaarde in de ontwikkeling van Wilderszijde en worden daarom niet gebruikt in dit bestemmingsplan.

## **6.2.2 Procedurele versnelling beroepsprocedure**

Met de Crisis- en herstelwet versnelt de wetgever procedures voor projecten (op het gebied van de ruimtelijke ordening). Een deel van de regels heeft betrekking op het bestuursprocesrecht en heeft als doel om de doorlooptijden van de procedures van bij wet aangewezen projecten te verkorten. In bijlage I van de Crisis- en herstelwet zijn de projecten genoemd waar deze mogelijkheid tot versnelling betrekking op heeft. Artikel 3.1 van deze bijlage noemt de bouw van 11 of meer woningen als één van deze projecten. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk. Dat betekent dat de mogelijkheden tot versnelde behandeling van het plan bij de bestuursrechter voor dit bestemmingsplan gelden.

## **6.3 Planregels**

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven. Er wordt zoveel mogelijk bestemd met globale, woon-, groen- en verkeersbestemmingen. Deze bestemmingen sluiten aan bij de standaard van de gemeente Lansingerland.

### **6.3.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels**

Dit hoofdstuk bevat de begripsbepalingen en de wijze van meten.

#### Begrippen

De begrippen die in de regels gebruikt worden en uitleg behoeven, worden uitgelegd in artikel 1.

#### Wijze van meten



In artikel 2 (wijze van meten) zijn eisen aan het bepalen van oppervlakten, hoogten, diepten, breedtes, et cetera opgenomen.

## 6.3.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen:

- 'Bedrijf';
- 'Gemengd';
- 'Groen';
- 'Maatschappelijk - school';
- 'Verkeer';
- 'Water';
- 'Wonen';
- 'Woongebied';
- 'Leiding - Gas'

De navolgende alinea's geven een bondige samenvatting van de regels die bij deze bestemmingen horen.

### 'Bedrijf'

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de bestaande bedrijven aan de Schiebroekseweg. In hoofdzaak zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals die door het bestemmingsplan "Wilderszijde II" worden geboden voor deze kavels overgenomen.

### 'Gemengd'

Deze bestemming is opgenomen om de bouw van een paviljoen voor educatieve en/of andere maatschappelijke doeleinden mogelijk te maken. Bij deze voorzieningen mogen ook (ondersteunende) recreatieve activiteiten en alsmede horeca-activiteiten plaatsvinden. Geluidsgevoelige objecten en kwetsbare objecten zijn uitgesloten.

### 'Groen'

Structurele groenvoorzieningen zijn bestemd als 'Groen'. Het gaat hier om de hoofdgroenstructuur van Wilderszijde en Park de Polder. In aanvulling op deze hoofdgroenstructuur mogen ook op basis van andere bestemmingen in dit bestemmingsplan groenvoorzieningen aangelegd worden. Recreatief medegebruik en de aanleg van (hoofd)fietsstructuren zijn toegestaan in deze bestemming. Een klein deel van deze bestemming is voorzien van de aanduiding 'natuur' vanwege de bijzondere natuur- en landschapswaarden van de gronden met deze aanduiding. De gronden met deze aanduiding worden ook wel het Rietland genoemd en zijn in beheer bij Vogelwerkgroep Rotta. Dit gebied was ooit voorzien als tijdelijke natuur. Door de geleidelijke ontwikkeling van flora en fauna zijn hier behoudenswaardige waarden ontstaan. Het gebied bestaat uit voornamelijk rietvegetatie met een waterplas waar diverse soorten (zoals de watersnip) watervogels voedsel zoeken. In het gebied broeden ook vogels als de blauwborst en de rietzanger. In de zomerperiode staan in de randen van het gebied soorten als wilgenroosje, koninginnekruid, grote brandnetel, heeblaadjes en grote kattenstaart waar weer diverse soorten vlinders en libellen gebruik van maken (zie ook bijlage 10: soortgericht onderzoek Van der Helm, 5 september 2019). Om deze waarden in stand te houden is het niet toegestaan om op gronden met deze aanduiding gebouwen te bouwen. Aanvullend is een vergunningplicht ingesteld voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden op deze gronden.

Met de aanduiding 'groen' is een aantal verbindingen in de hoofdstructuur geborgd, van Park de Polder naar het centrale parkgebied en via de brug over de HSL naar het Annie M.G. Schmidt park.

#### 'Maatschappelijk - school'

Deze bestemming is opgenomen voor de middelbare school die reeds gebouwd is aan de noordzijde van het plangebied (aan de Boterdorpseweg). In hoofdzaak zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals die voor het bestemmingsplan "Wilderszijde II" worden geboden voor deze gronden overgenomen.

#### 'Verkeer'

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen voor de gronden waar een geluidscherm geplaatst zal worden.

#### 'Water'

De bestemming 'Water' is opgenomen voor de hoofdwatgangen in het plangebied. Veiligheidshalve wordt opgemerkt dat in aanvulling op deze regels er langs de watgangen sprake is van onderhoudsstroken ingevolge de keur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Deze onderhoudsstroken moeten gevrijwaard blijven van obstakels zodat het hoogheemraadschap de stroken kan gebruiken voor onderhoudswerkzaamheden.

#### 'Wonen'

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de bestaande woningen aan de Schiebroekseweg. In hoofdzaak zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals die door het bestemmingsplan "Wilderszijde II" worden geboden voor deze kavels overgenomen. Er is een aanvulling gedaan voor de paardenhouderijen die aanwezig zijn op de percelen.

#### 'Woongebied'

In deze bestemmingen worden de toekomstige woningen in Wilderszijde gebouwd. De regels van deze bestemmingen stellen eisen aan de nieuw op te richten bebouwing. Zo is onder andere een maximale bouwhoogte bepaald. Bebouwing mag niet hoger worden dan deze bouwhoogte. Verder is voorzien in regels ten behoeve van bijgebouwen bij de woningen. Ook de voorzieningen zoals basisscholen en winkels worden in deze bestemmingen gebouwd. Waar nodig is in de regels voorzien in specifieke eisen ten aanzien van het bouwen van deze voorzieningen.

#### 'Leiding - Gas'

Deze dubbelbestemming is opgenomen ten behoeve van de gasleiding nabij de Boterdorpseweg. Vanwege de belangen van deze leiding zijn in deze dubbelbestemmingen beperkingen opgelegd aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van gronden in deze bestemming. Onder voorwaarden kan van deze beperkingen worden afgeweken, mits aangetoond is dat er geen sprake is van onevenredig negatieve gevolgen voor de leiding. Eveneens ten behoeve van de bescherming van de leiding is voorzien in een aanlegvergunningstelsel dat de leiding beschermt tegen schade als gevolg van werkzaamheden. In deze dubbelbestemming zijn werkzaamheden benoemd die uitsluitend na het verkrijgen van een omgevingsvergunning uitgevoerd mogen worden.

### **6.3.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels**

#### Antidubbelregel

Deze regel moet voorkomen dat situaties ontstaan die niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van dit bestemmingsplan. Omdat voor een gebouw een zeker open terrein is vereist, wordt door middel van deze regel voorkomen dat eenzelfde terrein twee keer wordt 'meegenomen' bij de beoordeling van een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan mag niet nog eens worden meegeteld bij het beoordelen van een nieuw bouwplan.

#### Algemene regels

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen voor Wilderszijde. Concreet gaat het om regel met betrekking tot parkeren en regels omtrent de fasering van de ontwikkeling. In dit artikel is een regel opgenomen die stelt dat het bebouwen van gronden alsmede het wijzigen van het gebruik van gronden en opstellen uitsluitend toegestaan is als voorzien wordt in voldoende parkeerruimte. Wanneer er sprake is van 'voldoende parkeerruimte' wordt bepaald door de 'Beleidsregels parkeren'. Over de fasering van Wilderszijde is opgenomen dat er bij het gebruik van materieel uit stageklasse V maximaal 200 woningen per jaar gebouwd mogen worden. Bij gebruik van materieel uit stageklasse VI zijn dit maximaal 500 woningen. Als gevolg van toekomstige wetswijzigingen is het bevoegd gezag bevoegd om deze verplichte fasering los te laten.

#### Algemene bouwregels

Deze regels gelden voor het bouwen in alle bestemmingen in het plangebied. Concreet gaat het dan bijvoorbeeld om de overschrijding van bouwgrenzen. Op basis van deze regels mag die overschrijding overal even groot zijn. Een bijzondere bepaling in dit artikel is het artikel dat verplicht tot de inzet van materieel uit stageklasse IV bij bouwwerkzaamheden. Deze bepaling is opgenomen om de stikstofemissie van bouwwerken zoveel mogelijk te beperken. Onder de genoemde voorwaarden kan afgeweken worden van de bepaling tot de inzet van materieel uit stageklasse IV.

#### Algemene aanduidingsregels

Dit artikel bevat regels die van toepassing zijn op aanduidingen die in het gehele plangebied of in grote delen van het plangebied voorkomen. Het gaat om de volgende aanduidingen:

##### *Geluidzone - luchtvaartverkeerszone 48 dB(A) tot 56 dB(A)*

Deze gronden liggen tussen de zone van 48 dB(A) en 56 dB(A) als gevolg van het vliegtuigverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport. Voor deze gronden geldt dat er een afweging plaats moet vinden over de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot het geluidniveau ter plaatse. Deze afweging is gedaan. Dit bestemmingsplan vormt het ruimtelijk besluit dat de locatie aanvaardbaar bevonden is voor woningbouw.

##### *Geluidzone - luchtvaartverkeerszone 56 dB(A) +*

Deze gronden liggen binnen de 56 dB(A) contour als gevolg van het vliegtuigverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport. Het is niet toegestaan geluidgevoelige objecten te bouwen op deze gronden als gevolg van de hoge geluidbelasting.

##### *Geluidzone - 1*

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - 1' is het verboden nieuwe bouwwerken te gebruiken als geluidgevoelige objecten in verband met de geluidbelasting ter plaatse. Wanneer middels een akoestisch onderzoek kan worden aangetoond dat er kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, is het bevoegd gezag bevoegd geluidsgevoelige objecten toe te staan.

##### *Geluidzone - 3*

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - 3' zijn voorwaarden verbonden aan het realiseren van woningen. Het doel van de regeling is om de eerste rij aan bebouwing langs de Hogesnelheidslijn op een dusdanige wijze te positioneren dat dit een geluidsafschermende werking heeft voor de woningen daarachter. Zo geldt er voor de eerste rij aan bebouwing een minimale bouwhoogte van 10 meter. Er zijn tevens uitsluitend geschakelde woningen (rijwoningen) en gestapelde woningen (appartementen) toegestaan, met een minimale breedte van 4 woningen. Ten slotte dient bij de plaatsing van de woningen rekening gehouden te worden met een zo hoog mogelijke reductie van het geluid voor de daar achter gelegen woningen.

##### *Milieuzone*

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'milieuzone' is het verboden nieuwe bouwwerken te

gebruiken als geluidgevoelige objecten in verband met de geluidbelasting ter plaatse. Wanneer middels een akoestisch onderzoek kan worden aangetoond dat er kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, is het bevoegd gezag bevoegd geluidsgevoelige objecten toe te staan.

#### *Milieuzone - geurzone*

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'milieuzone' is het verboden nieuwe bouwwerken te gebruiken als geurgevoelige objecten in verband met de geurhinder van de paardenhouderijen. Deze aanduidingregel sluit de gronden uit als erf in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht. Van deze regeling kan worden afgeweken door het bevoegd gezag wanneer middels een onderzoek kan worden aangetoond dat er voldaan wordt aan de grenswaarde voor geurhinder.

#### *Veiligheidszone - leiding gas*

De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - leiding' gas is opgenomen ter bescherming van de gasleiding die in het plangebied gelegen is. Op deze gronden zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan.

#### *Veiligheidszone - luchtvaartverkeerszone*

De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - luchtvaartverkeerszone' op de verbeelding opgenomen in vier verschillende hoogteduidingen. Deze hoogten geven de maximale bouwhoogten aan die, zonder toetsing van de Luchtverkeersleiding Nederland, gebouwd kunnen worden, gezien vanuit het aspect veiligheid. De hoogten zijn aangeduid vanaf NAP.

#### *Weg*

De functieaanduiding 'weg' is opgenomen op de verbeelding om aan te duiden waar de gebiedsontsluitingsweg door Wilderszijde is voorzien. Omdat de exacte ligging en inrichting van de gebiedsontsluitingsweg nog niet vastgesteld is, is middels deze aanduiding een kader opgesteld waarbinnen de weg gerealiseerd zal moeten worden.

#### *Groen*

De functieaanduiding 'groen' is opgenomen op de verbeelding ten behoeve van de realisatie van een groenverbinding door Wilderszijde. In de regel is gesteld dat er een groenverbinding met een minimale breedte van 14 meter gerealiseerd dient te worden ter plaatse van deze aanduiding.

#### *Overige zone - bebouwingsvrije zone*

De gebiedsaanduiding 'overige zone - bebouwingsvrije zone' is opgenomen ter plaatse van gronden met de bestemming 'Groen' waar geen bebouwing gewenst is.

#### *Overige zone - zoekgebied voorzieningen*

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - zoekgebied voorzieningen' zijn diverse voorzieningen toegestaan binnen Wilderszijde. Er zijn bijvoorbeeld basisscholen, sportvoorzieningen, een ontmoetingscentrum, horeca, een supermarkt en een gezondheidscentrum toegestaan. Het doel van deze gebiedsaanduiding is om de voorzieningen op een juiste wijze te clusteren in de toekomstige woonwijk.

#### *Overige zone - zoekgebied watergang*

De gebiedsaanduiding 'overige zone - zoekgebied watergang' is opgenomen op de verbeelding voor gronden die mede bestemd zijn voor de realisatie van één of meerdere watergangen.

#### Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn de regels opgenomen die gelden voor het gebruik van alle gronden in het plangebied. Zo is in dit artikel onder meer bepaald onder welke voorwaarden gronden en opstallen gebruikt mogen worden voor de uitoefening van een beroep aan huis.



#### Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat een aantal mogelijkheden om af te wijken van andere regels in dit bestemmingsplan.

#### Algemene wijzigingsregels

Op basis van dit artikel geniet het college van burgemeester en wethouders een aantal mogelijkheden om (delen van) dit bestemmingsplan te wijzigen.

#### Algemene procedureregels

Dit artikel maakt de nadere invulling van de open normen door beleidsregels in het omgevingsplan mogelijk en bepaalt op welke manier de toetsing aan de beleidsregels plaats moet vinden. Daarnaast legt dit artikel de bevoegdheden tot vaststelling en wijziging van de beleidsregels vast.

### **6.3.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

#### Overgangsregels

Bouwwerken die op het moment van tervisielegging van dit bestemmingsplan bestaan, of waarvoor een bouw- dan wel omgevingsvergunning is aangevraagd, mogen blijven bestaan. Ook wanneer dit strijdig is met de regels uit dit bestemmingsplan. Dit overgangsrecht geldt niet voor gebouwen die reeds met het voorgaande bestemmingsplan in strijd waren en waarvoor geen omgevingsvergunning is verleend.

Het gebruik van gronden en opstallen, dat afwijkt van de regels van dit bestemmingsplan op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet, tenzij het gebruik in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan.

#### Slotregel

De slotregel bepaalt op welke wijze de regels van dit bestemmingsplan aangehaald moeten worden.

## **Hoofdstuk 7            Uitvoerbaarheid**

### **7.1            Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De bestemmingsplannen die voor het van kracht worden van dit bestemmingsplan in het plangebied golden maken (overwegend) woningbouw mogelijk. In het bijzonder geldt dit voor de bestemmingsplannen "Wilderszijde I" en "Wilderszijde II". In het bestemmingsplan "Wilderszijde II" worden de bestaande bedrijven en woningen aan de Schiebroekseweg ook toegelaten en is er op de plek van het Park de Polder eveneens een park voorzien.

Dit nieuwe bestemmingsplan voorziet in een actueel planologisch-juridisch kader waarmee het gemakkelijker wordt om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen zodat het mogelijk wordt om gedurende de ontwikkeling van Wilderszijde ook in te kunnen spelen op veranderende (woning)behoeften. De bestemmingsplannen die nu van kracht zijn in het plangebied zijn reeds vastgesteld, waarmee er in essentie al woningen in het plangebied gebouwd kunnen worden. Gelet op het voorgaande wordt het aannemelijk geacht dat er voldoende draagvlak voor dit bestemmingsplan bestaat. Vanzelfsprekend zijn en worden in de procedure die uiteindelijk moet leiden tot de vaststelling van dit bestemmingsplan mogelijkheden geboden om door het indienen van zienswijzen te reageren op dit bestemmingsplan. Hoofdstuk 8 gaat hier nader op in.

### **7.2            Economische uitvoerbaarheid**

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (met verbrede reikwijdte) moet op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening inzicht gegeven worden in de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Eveneens moet duidelijk gemaakt worden of er sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken. In dit geval bestaan deze kosten uit de kosten die gemoeid zijn met het opstellen van dit bestemmingsplan en het verlenen van omgevingsvergunningen ten behoeve van de (gedeeltelijke) ontwikkeling van Wilderszijde. Dergelijke kosten worden door middel van leges verhaald op de initiatiefnemer/ontwikkelaar van (een deel van) Wilderszijde.

Het bestemmingsplan past binnen de grondexploitatie, de getroffen voorzieningen en reserveringen, en is naar verwachting financieel-economisch uitvoerbaar. Eventuele planschade is in de grondexploitatie meegenomen.

Met betrokken marktpartijen initiatiefnemers/ontwikkelaars wordt een samenwerkingsovereenkomst (SOK) dan wel een Anterieure overeenkomst (AOK) afgesloten. Hierin zijn alle afspraken tussen de gemeente Lansingerland en deze marktpartijen vastgelegd. Met grondeigenaren wordt door middel van een anterieure overeenkomst het kostenverhaal geborgd. Met deze werkwijze is de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan in voldoende mate aangetoond.

## 7.3 Handhavingsaspecten

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, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, 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.

### Vertaling naar bestemmingsregeling

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan hebben de rechten uit het voorgaande plan in beginsel als uitgangspunt gediend. Daarmee wordt al goeddeels voorkomen dat er na de vaststelling van dit plan, ineens strijdige (en dus te handhaven) situaties ontstaan.

Tevens wordt in dit nieuwe plan door middel van het opnemen van flexibiliteitsbepalingen en beleidsregels ingespeeld op eventuele toekomstige ontwikkelingen. Hiermee wordt voorkomen dat bij iedere kleine wijziging, gelijk een strijdige (en dus te handhaven) situatie ontstaat.

De verbeelding, de regels en de toelichting zijn, tot slot, zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

## **Hoofdstuk 8      Inspraak en overleg**

### **8.1      Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro**

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (dus ook een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte) overleg plegen met de wettelijke overlegpartners die belast zijn met ruimtelijke ordening en/of belast zijn met de behartiging van belangen die relevant zijn voor dit bestemmingsplan. In dit kader is het concept van het ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan deze partners. De reacties die naar aanleiding van dit wettelijk verplichte vooroverleg ingediend zijn, zijn samengevat en van een reactie voorzien in een nota die als bijlage 23 bij deze toelichting is gevoegd.

### **8.2      Ontwerpfase**

Na afronding van het vooroverleg en het doorvoeren van eventuele wijzigingen in het ontwerp-bestemmingsplan (naar aanleiding van dit overleg) start de formele procedure. In dit deel van de procedure werd het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan (ook bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte) is artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (in samenhang gelezen met artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Op basis hiervan is het ontwerpbestemmingsplan gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd. In deze periode heeft eenieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan te geven. De ontvangen zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een nota die als bijlage bij het bestemmingsplan zijn gevoegd (zie Bijlage 24).



