CONCEPT NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN IJSSELGAARDE, OUDERKERK AAN DEN IJSSEL, en ambtshalve wijzigingen d.d. 19 september 2023

Nr.	Datum	Samenvatting reactie	Beantwoording
1.	on gedateerd (ontvangen 15 november 2022)	1. Kan zich vinden in het wijzigen van de bestemming industrie naar wonen, dit kan in positief opzicht bijdragen aan de omgeving. De extra 21m groen aan de oostzijde hiervoor inzetten niet. Hiertegen maakt de inspreker bezwaar. Groen moet groen blijven.	1. Ten opzichte van de bedrijfskavel met de bestemming Bedrijfsdoeleinden II wordt het plangebied aan de oostzijde met 27,5 meter uitgebreid. Samen met de aangrenzende strook (bestemming Groendoeleinden Beplantingstrook; diepte 6 meter), valt de bedrijfskavel op grond van de provinciale omgevingsverordening binnen het zogenaamde bestaande stedelijk gebied. Dit betekent dat als gevolg van de ontwikkeling, nog 21,5 meter diep van het agrarische gebied aan het stedelijk gebied wordt toegevoegd. Hierdoor zullen de bestaande bomenrij en de watergang (ca 3 meter) verdwijnen. Het verlies aan groen wordt gecompenseerd in het plan. In de nieuwe situatie zal een bomenrij van 1 meter diep en een 12 meter diepe natuurvriendelijke watergang worden aangelegd. Netto wordt daarmee een strook agrarisch gebied met een diepte van 8,5 meter als tuinen bij de woningen toegevoegd. De beoogde vergroting van het plangebied bestaat dus voor ongeveer de helft uit ruimte voor natuur. De aanwezige natuurwaarden zijn door middel van ecologisch onderzoek in beeld gebracht. De rapportages zijn opgenomen in bijlage 4 van de toelichting. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd op basis van de voorwaarden zoals weergegeven in de benodigde ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming. Met het herinrichten van het huidige agrarisch (productie) gebied naar tuin, groen en natuurvriendelijk water in de voorgestelde verhouding wordt het verlies aan ruimte voor natuur gecompenseerd. Als gevolg van de vergroting van het plangebied is aan de voorzijde van het gebied meer ruimte gecreëerd voor parkeerplaatsen, die openbaar zullen worden. De ontwikkeling voorziet in de sanering van een bouwbedrijf in een woonlint op een volledig verhard erf met grootschalige bebouwing en een vervuilde bodem en de transformatie van het terrein naar een groene en dorpse woonomgeving. Het standpunt dat verlies aan groen zoveel mogelijk voorkomen moet worden wordt gedeeld, om deze reden is compensatie aan groen met natuurwaarden in het plan verankerd.
		2. Afgevraagd wordt wat de impact is van de uitvoering van het project, sanering en bouw op nabijgelegen natuur. Met name wat betreft stikstofuitstoot en geluid.	2. Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State zijn bouwwerkzaamheden niet langer uitgezonderd van een stikstofdepositiebeoordeling. Een ruimtelijke ontwikkeling dient sinds 2 november 2022 daarmee ook de (hoewel tijdelijke) toename aan depositie om omliggende natuurgebieden inzichtelijk te maken. De ontwikkeling is gelegen op grote afstand van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan heeft plaatsgevonden

			vóór de bovengenoemde uitspraak. Desalniettemin zijn de actuele regels omtrent stikstof ook van toepassing op het lopende bestemmingsplan. Een stikstofdepositieberekening voor de aanleg- en bouwwerkzaamheden is uitgevoerd en toegevoegd aan het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling geen stikstofdepositie veroorzaakt op voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. In de regels van het bestemmingsplan is een aantal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen die toezien op het beperken van hinder en schade in de sloop-, sanerings- en bouwfase. De uitvoeringswerkzaamheden dienen te voldoen aan de geldende milieuregels voor het beperken van hinder zoals onder meer vastgelegd in afdeling 8.1 (het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden) van het Bouwbesluit.
		3. Verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast tijdens de uitvoering is een punt van aandacht. Er zal een vrij forse verkeersstroom vanuit het project over de krappe en al vrij drukke dijk gaan rijden. Dit gaat volgens de inspreker niet goed.	3. De IJsseldijk-Noord is een smalle dijkweg met beperkte ruimte en veel verschillende typen verkeer. Het doorgaande regionale verkeer volgt vanaf de IJsseldijk-Noord hoofdzakelijk de afslag over de Lageweg en niet de route langs de IJssellaan. In het verleden zijn langs de IJsseldijk-Noord een aantal grootschalige bedrijfsterreinen met meer industriële bedrijfsactiviteiten gevestigd, waar de planlocatie er één van is. Hiermee is in het gebied een sterk contrast ontstaan tussen grootschalige, veelal bouw-gerelateerde bedrijfsterreinen, en kleinschalige woonlinten. Sinds onder meer het Veenweidepact Krimpenerwaard uit 2005 worden nieuwe lokale functies en grondgebruik in het veenweidegebied afgestemd op de draagkracht van het gebied waaronder de waterstand en de natuurwaarden. In de thans geldende Omgevingsvisie Krimpenerwaard wordt deze richting doorgezet. De transformatie van industriële activiteiten met bijkomende vrachtverkeersbewegingen naar minder verkeersintensieve functies zoals ontwikkeling van bijzondere woonmilieus past binnen dit streven. De IJssellaan kent een hele lage verkeersintensiteit. Uit de verkeersgegevens over de IJsseldijk-Noord zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst en opgenomen in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 toelichting) blijkt dat ook de verkeersintensiteit op de IJsseldijk-Noord ter hoogte van de IJssellaan laag is (gemiddeld circa 450 en 620 voertuigbewegingen per etmaal bij verkeer dat zich vanaf de IJssellaan evenredig in oostelijke en westelijke richting verdeeld). Slechts een klein deel van de voertuigbewegingen gedurende de dag betreft volgens de verkeersgegevens zwaar vrachtverkeer (ca 3,8 tot 1,4 %). Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling met

			een toename van verkeersbewegingen van lichte voertuigen in samenhang met een lange termijn vermindering van het aandeel vrachtverkeer. Tijdens de sanerings- en bouwfase zal het aandeel zwaar verkeer tijdelijk toenemen. Dit wordt mede veroorzaakt door de aanwezige bodemverontreiniging op het perceel. De bouwwerkzaamheden zullen naar verwachting twee jaar in beslag nemen, dit is inclusief het bouwrijp maken van het terrein. Dit zal tijdelijk hinder veroorzaken voor omwonenden en gebruikers van de IJsseldijk. Voor de bouw- en aanlegactiviteiten wordt een tijdelijke bouwweg aangelegd om de IJssellaan te ontzien. Ter hoogte van de aansluiting met de IJsseldijk-Noord wordt het talud opgehoogd zodat vanaf de bouwweg goed zicht is op het verkeer op de dijk en de omgeving. Een bestemmingsplan leent zich niet voor het maken van afspraken over de verkeerskundige situatie tijdens de bouwfase. De verkeersveiligheid heeft de aandacht van de gemeente. In het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen zal de verkeerssituatie waaronder de waarborging van de verkeersveiligheid tijdens de uitvoering verder worden beoordeeld en zullen, indien dit noodzakelijk blijkt, de noodzakelijke maatregelen worden genomen.
2.	14-11-2022	Er wordt niet voldaan aan een goede ruimtelijke ordening en/of zorgvuldige belangenafweging op basis van 10 punten. Deze punten zijn kort weergegeven en vervolgens verder beargumenteerd 1. Verkeersveiligheid komt onder druk in een gebied dat juist is aangewezen als regio binnen de Krimpenerwaard waarin de verkeersveiligheid vergroot dient te worden. Het plan voldoet volgens inspreker niet aan beleid van de provincie omtrent verkeersveiligheid en bereikbaarheid zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Zuid-Holland voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De hoogste dichtheden woningen dienen nabij Hoogwaardig Openbaar Vervoer te worden gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is, dan is een goede bereikbaarheid per	1. In de Omgevingsvisie Zuid-Holland ruimte en wonen (d.d. 12 oktober 2022) is in het kader van verstedelijking als beleidskeuze opgenomen: '*De provincie streeft naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied en wil de bebouwde ruimte daarom beter benutten. De provincie zet in op verdichting, concentratie, diversiteit en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, en ten tweede op een hiërarchie van complementaire knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid.'*. Invulling geven aan duurzame verstedelijking vraagt om een afweging per locatie tussen het optimaal benutten van beschikbare locaties binnen het verstedelijkte gebied, voldoende bouwen naar behoefte en het versterken van de (natuurlijke) kwaliteit van het landschap. In deze afweging dient ook de bereikbaarheid van een locatie te worden betrokken. De 'harde' toetsingscriteria voor nieuwe ontwikkelingen zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De lange termijn doelstellingen op gemeentelijk niveau zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie

		fiets en auto nodig. Van een goede bereikbaarheid nabij HOV is geen sprake. Daarbij zal het toekomstige bouwverkeer leiden tot verkeersonveilige situaties op de IJsseldijk-Noord. Het bestemmingsplan voorziet niet in een zorgvuldig, gemotiveerd en evenredig besluit en voldoet niet aan de Omgevingsvisie Krimpenerwaard.	Krimpenerwaard. De doelstellingen voor de IJsselstreek en meer specifiek voor de IJsseldijk zijn uitgewerkt in paragraaf 2.3.1 (identiteits- en waardenkaart) en 3.4.3 van de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. Met het omvormen van een voormalig bedrijventerrein in een woonlint binnen bestaand stedelijk gebied, wordt invulling gegeven aan artikel 6.10 voor stedelijke ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied volgens de Omgevingsverordening Zuid-Holland. In de afweging wordt rekening gehouden met de gevolgen voor bereikbaarheid zoals voorgeschreven op basis van de Omgevingsverordening (artikel 6.10d). Met de inbreiding van 31 woningen in hoofdzaak binnen bestaand stedelijk gebied, is overigens geen sprake van een ‘grootschalige stedelijke ontwikkeling’. Zoals is opgenomen in de Omgevingsvisie Krimpenerwaard vormt de bereikbaarheid tussen de kernen, waaronder die tussen Ouderkerk aan den IJssel en Gouda, een aandachtspunt. De verkeerssituatie in het gebied over de smalle dijken en door de kernen behoeft structurele verbeteringen. Het verminderen van activiteiten die veel vrachtverkeer genereren en het hiervoor in de plaats ontwikkelen van meer kleinschalige functies, zoals het ontwikkelen van woningen, past binnen dit lange termijn beleid. Hiermee wordt de structurele verkeerssituatie in het gebied niet opgelost, de ontwikkeling draagt wel in beperkte mate bij aan een verbetering ervan. Aan de IJsseldijk wordt beoogd om in te zetten op het ontwikkelen van functies die passen bij de schaal van het gebied. Bij voorkeur komen nieuwe functies, waaronder wonen, in bestaande bebouwing of in plaats van bestaande bebouwing. De functiewijziging van een voormalig bedrijventerrein in een woonlint naar een dorpse woonomgeving, past binnen de lange termijnvisie van de gemeente zoals opgenomen in paragraaf 3.4.3 van de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. Er is niet gebleken uit het verkeerskundig onderzoek zoals opgenomen in bijlage 8 van de toelichting op het bestemmingsplan dat door het gebruik van de nieuwe woningen sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie op de IJssellaan of een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen in de aansluiting op de IJsseldijk-Noord. De verkeersintensiteit op de IJsseldijk-Noord ter hoogte van het plangebied is laag. Doorgaand verkeer rijdt over de Lageweg. Uit de verkeersgegevens over de IJsseldijk-Noord zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst en opgenomen in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 toelichting) blijkt dat ook de verkeersintensiteit op de IJsseldijk-Noord ter hoogte van de

			IJssellaan laag is (gemiddeld circa 450 respectievelijk 620 voertuigbewegingen per etmaal). Slechts een klein deel van de voertuigbewegingen gedurende de dag betreft vrachtverkeer (ca 3,8 tot 1,4 %). Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling waarvan een toename aan lichte voertuigen uitgaat in samenhang met een lange termijn vermindering van het aandeel vrachtverkeer. Een bestemmingsplan leent zich niet voor het maken van afspraken over de verkeerskundige situatie tijdens de bouwfase. De verkeersveiligheid heeft de aandacht van de gemeente. In het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen zal de verkeerssituatie, waaronder de waarborging van de verkeersveiligheid tijdens de uitvoering, worden beoordeeld. De opvatting dat in de omgeving geen voorzieningen aanwezig zijn, wordt niet gedeeld. In het buurtschap Lageweg en langs de dijk richting Gouderak op korte (fiets)afstand (<2 km) van het plangebied zijn een beperkt aantal kleinschalige voorzieningen aanwezig in vorm van een basisschool, voetbalvereniging, tennisvereniging, streekprodukten verkooppunt en een diervoeder winkel. In de kernen Gouderak en Ouderkerk aan den IJssel (< 5km afstand) bevinden zich basisvoorzieningen en sociaal medische voorzieningen zoals onder meer een basisschool, fysiotherapeut, huisartsenpraktijk, supermarkten, kerk en zwembad. Overige voorzieningen zoals een tandarts, culturele voorzieningen, sportclubs, bouwmarkt, middelbare school zijn aanwezig in de grotere kernen waaronder Krimpen aan den IJssel (tot circa 10 km afstand). De ligging aan de randstad op circa 8 km van Gouda en circa 15 km van het centrum van Rotterdam maakt dat er voldoende werkgelegenheid aanwezig is binnen een acceptabele woon-werkafstand. Langs de Lageweg en op de IJsseldijk Noord ter hoogte van de Lageweg zijn bushaltes aanwezig. Hoewel deze haltes op loopafstand van het plangebied liggen (< 2km), ligt het minder voor de hand om op deze locatie te bouwen voor een doelgroep die in hoofdzaak is aangewezen op openbaar vervoer. Overigens wordt niet ontkend dat het lokale openbaar vervoer in de vorm van een busverbinding geoptimaliseerd zou kunnen worden. Dit is ook een speerpunt in het collegeprogramma. Dit probleem geldt voor de hele kern Ouderkerk aan den IJssel en niet alleen voor het gebied nabij de IJssellaan.

			Met de ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de doelstelling 'krachtig buitengebied: Duurzaam leven' uit de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. Bij de afweging is ook de positieve bijdrage gewogen die wordt geleverd aan het versterken van de woonlinten, het verminderen van grootschalig verkeer en het vergroten van de diversiteit van het woningaanbod in een aantrekkelijk woonmilieu.
		2. Parkeren: een tekort aan parkeerplaatsen wordt afgewenteld op de omgeving en zet de leefkwaliteit onder druk. Het ontwerpbestemmingsplan berekent dat er 63,6 (64) parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 59 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent een netto tekort van 5 plaatsen. Om deze te realiseren worden de 8 bestaande parkeerplaatsen binnen het plangebied opgeheven. De openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied zijn bovendien niet bereikbaar voor de huidige bewoners. De nieuwe openbare parkeerplaatsen aan de IJssellaan kunnen straks wel voor de nieuwe bewoners worden gebruikt. Er is per saldo dus sprake van een vergroting van een bestaand tekort aan parkeerplaatsen met circa 13 plaatsen. Dit is onwenselijk.	2. Onderkend wordt dat er aan de IJssellaan sprake is van een beperkte ruimte voor parkeren. Een nieuwe ontwikkeling hoeft de bestaande parkeervraag van de omgeving niet op te vangen, maar mag een tekort niet vergroten. De opvatting dat met de ontwikkeling een bestaand tekort aan parkeerplaatsen zou worden verergerd, wordt niet gedeeld. Met de aanleg van 59 parkeerplaatsen wordt voldaan aan de extra parkeerbehoefte van de nieuwe woningen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is berekend volgens de daarvoor geldende methode zoals vastgelegd in het geldende 'Paraplubestemmingsplan Parkeren Krimpenerwaard'. Voor de berekening van de parkeerbehoefte verklaart de gemeente hiermee de systematiek uit de meest actuele CROW-publicatie van toepassing. In de voor parkeren gehanteerde kencijfers is behalve de parkeervraag door bewoners ook het aandeel parkeren door bezoekers van de woningen betrokken. Niet alle bezoekers zijn tegelijkertijd aanwezig. Daarom is in de parkeerbalans gerekend met een aanwezigheidspercentage. De huidige parkeerkentallen en aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381. Het maatgevende moment (avond op een werkdag) geeft aan dat er naar verwachting gelijktijdig 56 plaatsen noodzakelijk zijn. Met de realisatie van 59 parkeerplaatsen (met een berekende parkeercapaciteit van 57,6 plaatsen) wordt hieraan voldaan. In de praktijk wordt thans door bewoners geparkeerd binnen de bedrijfsbestemming op het plangebied. Dit gebruik wordt gedoogd, maar is in feite in strijd met de geldende bedrijfsbestemming. Het aantal voertuigen per huishouden neemt toe, daarmee zal ook zonder de ontwikkeling, de parkeervraag van de huidige bewoners van de IJssellaan toenemen. In de nieuwe situatie worden aan de voorzijde van het perceel 15 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd waar ook de bewoners aan de IJssellaan gebruik van kunnen maken. Dat deze openbare parkeerplaatsen ook beschikbaar zijn voor de bewoners van IJsselgaarde klopt. Het gaat hier immers om openbaar, dus voor

			iedereen, toegankelijke parkeerplaatsen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over 'openbare' parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dat dit in feite deels 'collectieve' parkeerplaatsen op privéterrein zullen zijn is terecht opgemerkt. Dit zal worden aangepast in de toelichting. Echter is er geen sprake van een toename van een parkeertekort. Het project KIJK betreft een dijkversterkingsproject en staat in schaal, doelstelling en uitvoering los van de beoogde herontwikkeling van de huidige bedrijfslocatie. Op onderdelen waar beide plannen samenkomen, zoals bij de fysieke aansluiting op de IJssellaan, de planning van de uitvoering en de aanleg van kabels en leidingen, wordt in het kader van de bouwaanvraag afgestemd met de betrokken partijen. Het HHSK is reeds bij het plan betrokken in het kader van het vooroverleg. Het wateradvies is toegevoegd in bijlage 6 en bijlage 9 van de toelichting.
		3. De geplande ruimtelijke ontwikkeling is niet passend. Er wordt een buiten proportioneel hoge dichtheid aan woningen gebouwd in strijd met gemeentelijk en provinciaal beleid. De omgevingsverordening wordt op een onjuiste wijze geïnterpreteerd door te verwijzen naar dichtheden binnen bestaand stedelijk gebied, dit had buiten stedelijk gebied moeten zijn. De grondslag om te verdichten is daarmee onjuist. Bovendien sluit de korrelgrootte niet aan. Als de perceelsoppervlakte in relatie tot gebruiksoppervlak van de bestaande bebouwing wordt vergeleken met de nieuwbouw, dan valt op dat de dichtheden (grotere volumes op kleinere percelen) groter zijn dan de gemiddelde bestaande bebouwing. Aangezien er sprake is van een ontwikkeling volgens de categorie 'aanpassen' volgens de Omgevingsvisie Zuid-Holland, is woningmaximalisatie vanwege de noodzakelijke aansluiting op de bestaande korrelgrootte juist niet gewenst. Dit uitgangspunt komt bovendien terug in onder Studie gebiedsbod uit 2019 en de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. Nadruk op financieel uitvoerbaar plan?	3. In de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland is respectievelijk vastgelegd welke lange termijn beleidsdoelstellingen de provincie heeft en aan welke concrete randvoorwaarden een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen. In paragraaf 6.2.3 van de omgevingsverordening zijn de randvoorwaarden voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen opgenomen. Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals de realisatie van nieuwe woningen, wordt de 'ladder voor duurzame verstedelijking' gevolgd. Uitgangspunt voor de ladder is dat de bebouwde ruimte zo optimaal mogelijk wordt benut: inbreiding gaat voor uitbreiding. Nieuwe bebouwing wordt in eerste instantie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied gebouwd of in aansluiting daarop. Zoals is te lezen in de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021- 2040 heeft de provincie Zuid- Holland een grote verstedelijkingsopgave. Het beter benutten van de bestaande bebouwde omgeving staat voorop en maakt onderdeel uit van een strategie met een breder perspectief. De verstedelijkingsopgave is meer dan alleen een bouwopgave, maar moet ook in relatie worden gezien tot het aantrekkelijk houden van de leefomgeving, het behouden van voldoende draagvlak voor voorzieningen en de verduurzamingsopgave. Onderdeel van de ladder voor duurzame verstedelijking is dat eerst de beschikbare ruimte binnen de bestaande bebouwde contouren optimaal wordt benut, maar wel op zo'n manier dat deze verenigbaar is met het behoud van een prettige leefomgeving met een voldoende diverse woningvoorraad. Niet alle vraag naar wonen en werken kan en hoeft te worden opgevangen binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Ontwikkelingen kunnen in het landelijk

			gebied plaatsvinden zolang ze aansluiten op de bestaande bebouwde structuur en aansluiten bij de richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit. De beoordeling van de kleinschalige uitbreiding is door de gemeente afgestemd met de provincie. De categorisering van type ontwikkeling (inpassen, aanpassen, transformeren) uit de provinciale omgevingsverordening in combinatie met de omgevingsvisie en de daarin opgenomen richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit, geldt als toetsingscriterium voor het beoordelen van de invloed van een ontwikkeling op het landschap. De omgevingsverordening schrijft geen minimum of maximum dichtheden of korrelgroottes voor. Het programma dient aan te sluiten op de lokale situatie en omstandigheden. Met het oog op de grote woningbouwopgave en de schaarse ruimte is het voor de provincie van belang dat beschikbare ruimte zo goed mogelijk wordt benut. Wel geeft de provincie aan dat bij recente woningbouwlocaties gemiddeld een woningdichtheid van ca 30 woningen per hectare wordt ontwikkeld. Dit wordt gezien als een (te) lage dichtheid (zie Omgevingsvisie Zuid- Holland: herziening 2021: vastgesteld 2-2-2022). De provincie streeft naar optimalisatie (meer verdichting). De provincie verwacht van gemeenten dat een passende dichtheid wordt gerealiseerd waarbij voldoende inspanning wordt geleverd om een hogere woningdichtheid mogelijk te maken. De nieuwe bebouwing moet wel zorg dragen voor een goede ruimtelijke kwaliteit en een zorgvuldige overgang tussen bebouwd gebied en buitengebied (zie ook toelichting artikel 6.10a Omgevingsverordening). Het plangebied is ongeveer 1 hectare groot. Met de huidige dichtheid van 31 woningen (in feitelijke zin is sprake van een toename van 29 woningen omdat in de geldende planologische situatie nog woondoeleindenstemming voor 2 woningen geldt) is er gelet op bovenstaande sprake van een relatief lage dichtheid in vergelijking met andere recente plannen. Dat de dichtheid/ korrelgrootte van de nieuwe ontwikkeling wat hoger ligt dan de bestaande woningen in de directe omgeving doet hier niet aan af. Daarbij kan worden opgemerkt dat als gevolg van de perceelsgewijze ontwikkeling, tussen de bestaande percelen en woningen in de omgeving grote verschillen bestaan in korrelgrootte, bouwwijze, perceelgrootte etc. Dit verschil is ook af te lezen in de door de inspreker samengestelde figuur 3. Het gaat om een woningbouwontwikkeling in een bouwwijze die niet identiek is aan, maar wel in stedenbouwkundig opzicht verenigbaar is met de bestaande woningen. Er is in de nieuwe situatie sprake van een beperkte stedelijke uitbreiding buiten het bestaand stedelijk gebied. Omdat de uitbreiding beperkt is en zorgt voor een betere inrichting van het nieuwe woonperceel met een betere afronding van het bestaand bebouwd gebied, wordt dit als acceptabel gezien.

			De Studie Gebiedsbod Krimpenerwaard d.d. april 2019 is uitgevoerd in gezamenlijke opdracht van de gemeente Krimpenerwaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel en de provincie Zuid-Holland, in het kader van het onderzoek naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam. Er zijn in dit verband drie scenario's onderzocht waarvoor vooraf een aantal uitgangspunten is bepaald. In ieder scenario is voor het onderdeel 'ruimtegebruik' als uitgangssituatie een woningdichtheid van 30 woningen per ha aangehouden, waarbij voor iedere woning is uitgegaan van 17 m2 groen en 34 m2 water(berging). Het gaat hierbij dus om een gehanteerd uitgangspunt voor een gezamenlijke studie (Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en provincie Zuid-Holland) om het belang en de toegevoegde waarde van een nieuwe oeververbinding voor een duurzame toekomst voor de Krimpenerwaard inzichtelijk te maken. Dit is echter geen direct toetsingskader die voor woningbouwontwikkelingen binnen de gemeente Krimpenerwaard geldt, maar betreft een vooraf in gezamenlijkheid (twee gemeenten en provincie) vastgesteld politiek uitgangspunt. Bij elke nieuw te ontwikkelen woningbouwlocatie heeft het gemeentebestuur rekening te houden met de genoemde onderdelen maar dit kan per situatie tot een ander resultaat leiden, gelet op de aard van de locatie en actuele omstandigheden. Er is sprake van grondgebonden gezinswoningen met tuinen in verschillende bouwtypen en prijsklassen met enige variatie in gebruiksoppervlak. De bestaande woningen aan de IJssellaan zijn door de perceelsgewijze ontwikkeling zeer divers van karakter. Met de afronding met een knotwilgenrij en de aanleg van een brede natuurvriendelijke watergang wordt invulling gegeven aan een in het gebied passende afronding tussen stad en land. Dat er sprake is van verschillen ten opzichte van de bestaande woningen, wil niet zeggen dat de nieuwe woningen niet passend zouden zijn in de stedenbouwkundige structuur als geheel. Het bestemmingsplan geeft naar inzicht van de gemeente invulling aan de geldende ruimtelijke beleidsdoelstellingen
		4. Gebrek aan uitwerking over de uitvoerbaarheid van het plan in relatie tot de Habitatrichtlijn	4. Een actuele stikstofdepositieberekening is uitgevoerd en toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit de berekening blijkt dat er geen negatieve effecten op omliggende voor stikstof gevoelige natuur zullen plaatsvinden.

		5. Er is sprake van een onjuiste kwalificatie van de omgeving als gemengd gebied. Omliggende bedrijfsactiviteiten zijn zo kleinschalig dat niet uitgegaan kan worden van een gemengd gebied. Er moet worden uitgegaan van een rustige woonwijk. Er wordt niet voldaan aan de richtafstanden voor functiemenging.	5. Zoals al wordt aangegeven is er in de omgeving sprake van enige menging van functies. Over de toe te passen gebiedstypering is advies gevraagd aan de Omgevingsdienst. De gebiedstypering is hierop aangepast naar een rustige woonwijk. Omliggende (bedrijfs)activiteiten zijn zoals wordt aangegeven zeer kleinschalig van aard. De richtafstandentabel vormt een indicatie voor de te verwachten milieu-uitstraling van een gemiddelde activiteit. De werkelijke situatie is leidend. De nieuwe woningen worden opgericht in aansluiting op een bestaand woonlint. De bestaande bedrijfsmatige activiteiten zijn kleinschalig en worden al begrensd op basis van de geldende milieuwetgeving die de aanwezige woningen in de IJssellaan beschermt. Van alle omliggende activiteiten zijn gegevens beschikbaar bij de Omgevingsdienst. De nieuwe woningen vormen geen verdere beperking voor de bedrijfsvoering. Ook de ijsbaan is een zeer kleinschalig en een seizoensgebonden activiteit. Het door het seizoen reeds beperkte gebruik van de ijsbaan leidt niet tot een onaanvaardbare woon- en leefkwaliteit voor de nieuwe bewoners van het plangebied.
		6. Er mist een onderbouwde beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling in relatie tot de: a. Omgevingsvisie Zuid- Holland b. Woonvisie Krimpenerwaard Er is behoefte aan betaalbare woonruimte. Aangezien alleen wordt voorzien in woningen voor middelhoge en hoge inkomens wordt niet gebouwd volgens de woonbehoefte. Er heeft geen afstemming plaatsgevonden met de regionale agenda wonen Midden-Holland.	6. A. Op dit onderdeel is bij de beantwoording van punt 3 al uitvoerig ingegaan. B. Een bestemmingsplan welke een nieuwe woonfunctie mogelijk maakt, dient tevens te voldoen aan de afspraken die in regionaal verband zijn gemaakt over de benodigde hoeveelheid en type woningen per gebied. Het huidige programma is afgestemd met de regio. De ontwikkeling is opgenomen in de Regionale Projectenlijst Woningbouw Midden-Holland 2021 (RPW2021) voor de periode 2021-2030. Gedeputeerde Staten hebben de Regionale Agenda Wonen van de regio Midden-Holland (RAW), het addendum hierop, alsook de regionale projectenlijst aanvaard. Op regionale schaal wordt op basis van de regionale projectenlijst voor woningbouw (RPW) een aandeel van 25% van de nieuwbouwwoningen in de vorm van sociale huurwoningen gerealiseerd. De RAW en de huidige woonvisie zijn nog steeds geldig, alleen is de situatie wel veranderd. In maart heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de Nationale Woon- en Bouwagenda uitgebracht. Hierin staat beschreven dat er tot 2030 900.000 woningen in Nederland moeten worden gebouwd. De minister wil meer sturen op de volkshuisvesting en daarbij hoort ook meer sturing op betaalbaarheid. Zo wil hij dat binnen nieuwe plannen vanaf 2025 tenminste 2/3^{e} van de woningen in de vorm van betaalbare huur- en koopwoningen wordt gerealiseerd. De doelstelling hierbij is om 300.000 middenhuur en betaalbare koopwoningen door

			marktpartijen te laten realiseren. Tot betaalbare koopwoningen worden woningen gerekend tot de NHG-grens (405.000 euro in 2023). Tot 2030 is het streven om onder meer 250.000 nieuwe sociale huurwoningen te bouwen. Het bestemmingsplan is een lopende ontwikkeling (<2025) en betreft geen nieuwe ontwikkeling volgens de uitgangspunten van de Minister. Het aanpassen van lopende ontwikkelingen is niet gewenst aangezien dit volgens de Minister voor ongewenste vertraging zou zorgen. Uit de Woonvisie Krimpenerwaard 2017-2022 blijkt dat er sprake is van een regionale behoefte aan nieuwe woningen. In het Uitvoeringsprogramma woonvisie Krimpenerwaard 2017- 2020 en de prestatieafspraken 2019- 2022 is opgenomen dat er met name sprake blijkt te zijn van 'scheefwonen'. Bewoners van sociale huurwoningen kunnen geen geschikte doorstroomwoning vinden en houden de goedkopere woningen bezet. Om invulling te kunnen geven aan de vraag naar woningen wordt ingezet op het bereiken van voldoende doorstroming en het toevoegen van betaalbare woningen. Met marktpartijen worden afspraken gemaakt over het realiseren van voldoende betaalbare woningen. Met corporaties zijn afspraken gemaakt over het behouden van voldoende sociale huurwoningen. In de Woonvisie is per kern een woonbehoefteafweging opgenomen. Binnen ontwikkellocaties in een meer kleinschalig bestaand stedelijk gebied, zoals bij de IJssellaan, bestaat de woningbehoefte vooral uit koopwoningen in onderscheidende woonmilieus. Binnen het bestemmingsplan IJsselgaarde worden 7 koopwoningen met toepassing een koopinstapregeling in het betaalbare segment (prijsindicatie €250.000), 6 rijwoningen in het segment (tot ca €450.000), 12 koopwoningen in het middeldure segment (circa €450.000- 600.000) en 6 koopwoningen in het dure segment (> €600.000) mogelijk gemaakt. Binnen het plangebied worden woningen in het betaalbare segment uitgevoerd. Voor het bestemmingsplan IJsselgaarde gelden geen verplichtingen om sociale huurwoningen te realiseren. Voor de realisatie van voldoende sociale huurwoningen zijn in regionaal verband prestatieafspraken met woningbouwcorporaties gemaakt. De ontwikkeling voldoet in kwantitatief en kwalitatief opzicht aan de woonvisie. De plannen passen binnen de geldende uitgangspunten van de gemeente zoals vastgelegd in de Notitie Uitwerking woonvisie per kern uit 2019 voor de kern Ouderkerk aan den IJssel. Binnen het plangebied worden woningen met diverse bouwtypen en prijzen aangeboden. Met de ontwikkeling worden volgens de geldende regelgeving voldoende betaalbare woningen toegevoegd. Voor de gemeente weegt mee dat aan starters een

			‘koopinstapregeling’ wordt aangeboden, waardoor deze voor starters in de woningmarkt bereikbaar worden.
		7. Ondeugdelijk gemotiveerde onderbouwing noodzakelijkheid van inbreuk leefgebied ernstig bedreigde diersoorten waaronder de rugstreeppad. Sloot die wordt gedempt is een habitat voor streng beschermde soorten. Noodzaak ontbreekt om hier tuin van te maken. Er is niet beschreven of en hoe natuurbeschermingsorganisaties proactief zijn betrokken door initiatiefnemer sen/of gemeente. Ontheffing is alleen mogelijk indien sprake is van een groot publiek belang. Doordat er niet is gemotiveerd op welke grond ontheffing verleend kan worden, is het plan niet uitvoerbaar.	7. Naar de aanwezigheid van en effect op beschermde soorten waaronder de rugstreeppad is ecologisch onderzoek uitgevoerd en toegevoegd in de bijlage van de bestemmingsplantoelichting. Uit overleg met de regionale uilenwerkgroep van de Natuur- en vogelwerkgroep Krimpenerwaard blijkt dat de in het verleden aangetroffen kerkuil inmiddels elders nestelt. Dit is opgenomen in de rapportage van het nader onderzoek naar de kerkuil, buizerd en rugstreeppad (d.d. september 2022). Het bestemmingsplan voorziet in compensatie voor het verlies aan biotoop voor de rugstreeppad. De beoordeling van de compenserende maatregelen en de weging van belangen vindt plaats door de provincie in het kader van de ontheffingsaanvraag Wet Natuurbescherming. In het voor de ontwikkeling opgestelde bestemmingsplan is geborgd dat vóór aanvang van werkzaamheden een ontheffing verleend dient te zijn. Hiermee worden binnen de kaders van het bestemmingsplan maatregelen genomen ter bescherming van genoemde soorten.
		8. Risico’s van bemaling, ontbreken van geohydrologisch onderzoek. Het bodemonderzoek en saneringsplan noemen bronbemaling. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen grondwaterlast veroorzaken voor de omgeving. Grondwater onttrekken veroorzaakt een tijdelijke grondwaterstandverlaging in de omgeving. De risico’s van onder meer bodemdaling, grondwateroverlast, zetting zijn onvoldoende onderzocht. Er is een geohydrologisch onderzoek nodig. Een bemalingsadvies ontbreekt.	8. Een bestemmingsplan leent zich niet voor de toetsing van uitvoeringsaspecten. Op basis van het bestemmingsplan zal een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen aangevraagd worden. In deze fase zullen ook de noodzakelijke uitgewerkte bouwtechnische gegevens worden opgesteld en beoordeeld, waaronder een funderingsplan.
		9. Plaatsing afvalcontainers. Aanleg van vuilcontainers (met bijbehorende stank, zwerfafval en geluid buiten het plangebied verstoort de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. De woning nr. 26 en de overzijde staan	9. In de planvorming wordt uitgegaan van het aanbrengen van ondergrondse afvalcontainers voor de nieuw te bouwen woningen. De ondergrondse containers worden direct aan en in het verlengde van de IJssellaan geplaatst.

		dicht bij (op enkele meters afstand van) de containers. Bewoners moeten ver lopen (125 meter) om bij de containers te komen. Of er alternatieven (locatie centraal in plangebied) zijn onderzocht blijkt niet uit het plan. Ter hoogte van de beoogde containers liggen kabels en leidingen. 10. Voorstel: integrale benadering waarbij herbestemming agrarische polder, permanente ontsluiting plangebied, omzetting agrarische grond naar natuur en de dijkverzwaring KIJK (uitvoering werkzaamheden) gezamenlijk worden bezien. Nieuwe ontwikkeling moet in lijn zijn met behoefte aan woningen voor lage en middeninkomens en met oog voor ruimtelijke kwaliteit en natuur, in overleg met omwonenden, provincie, natuurbeschermingsorganisaties en initiatiefnemer. Of reduceer aantal woningen tot maximaal 15, zonder uitbreiding naar agrarisch gebied, inclusief ruimte voor de verplichte sociale woningbouw	Vrachtwagenbewegingen voor de leging van ondergrondse afvalcontainers zullen beduidend minder zijn dan bij een wekelijks ophalen van (groen)afval via kliko's. 10. De verschillende ontwikkelingen die worden genoemd volgen een eigen planologische procedure. Onderhavig project betreft een private ontwikkeling. Waar de uitvoeringsaspecten samenlopen met omliggende projecten vindt reeds afstemming plaats met de verschillende partijen en belanghebbenden. Dit is afdoende geregeld in de desbetreffende procedures. Het wordt niet als wenselijk gezien om een privaat woningbouwproject binnen de kaders van de dijkverzwaringsprocedure in beheer bij het Hoogheemraadschap Krimpenerwaard te brengen. De doelstelling, schaal en locatie van beide projecten verschilt hiervoor te sterk. De beoogde ontwikkeling betreft daarbij een kleinschalig plan met een andere doelstelling dan het dijkversterkingstraject. Wat betreft de uitvoering (planning, aanleg kabels en leidingen) van de bouwactiviteiten vindt afstemming plaats in het kader van de vergunningaanvraag. Als oplossing wordt aangedragen om het aantal te ontwikkelen woningen terug te brengen naar 15 woningen, waarvan deels sociale huurwoningen welke volledig binnen de grenzen van het bestaande stedelijk gebied worden gebracht. Waarom op basis van deze voorwaarden de overige 9 punten niet meer relevant zouden zijn wordt niet inzichtelijk gemaakt. Daarbij wordt opgemerkt dat bewoners van sociale huurwoningen naar verwachting sterker afhankelijk zullen zijn van openbaar vervoer. Aangezien de lokale aansluiting op openbaar vervoersverbindingen niet omvangrijk is, ligt het ontwikkelen van woningen voor mensen met een grote afhankelijkheid van openbaar vervoer niet voor de hand.
3.	ongedateerd, (ontvangen 15-11-2022)	1. Noodzaak voor vergroten plangebied met 25% voor meer woningen en parkeerplaatsen wordt niet gedeeld.	1. Het te ontwikkelen terrein, inclusief de twee kadastrale percelen A3377 en A3160 en de strook met de bestaande bomenrij, is gelegen binnen het bestaande stedelijk gebied (provinciale omgevingsverordening). De oppervlakte hiervan bedraagt ruim 8.300 m2. Netto wordt daarmee een strook agrarisch gebied met een diepte van 8,5 meter als tuinen bij de woningen toegevoegd. De resterende 13 meter wordt ingericht als een brede natuurvriendelijke watergang met een bomenrij van 1 meter breed, dat een natuurlijke overgang vormt tussen het woonerf en het open

			landschap. Met de beoogde verruiming worden niet meer woningen mogelijk gemaakt ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan, wel is meer ruimte in het plangebied en worden aan de entreezijde van het plangebied parkeerplaatsen aangelegd. Met de beperkte vergroting richting het agrarisch gebied ontstaat een stedenbouwkundige verbetering binnen het plangebied. De aansluiting met de IJssellaan wordt verkeerskundig versterkt door het verplaatsen van de vrijstaande woning aan de entree. In de uitgangssituatie is de watergang niet als zodanig opgenomen in het bestemmingsplan. Gekozen is voor het terugbrengen van een grotere watergang met natuurvriendelijke oever en deze samen met de aantakkende watergangen binnen het plangebied voor de lange termijn planologisch te beschermen met de bestemming 'Water'. De beperkte uitbreiding van het plangebied moet worden bezien in samenhang met de uitbreiding van ruimte voor natuur.
		2. A. Er blijkt volgens de zienswijze geen noodzaak om de woonbestemming te vergroten ten koste van agrarische grond met natuurwaarden. B. Welke procedure geldt voor een dergelijke verandering?	2. A. zie onder 1 B. Na weging van de inspraakreacties (voorontwerp-bestemmingsplan) kunnen binnen de kaders van het provinciaal en gemeentelijk beleid aanpassingen worden doorgevoerd in het ontwerp-bestemmingsplan waaronder enige uitbreiding van het plangebied. Deze aanpassing kan binnen de huidige procedure worden gerealiseerd. De aanpassing zal als onderdeel van het gehele bestemmingsplan ter vaststelling worden voorgelegd aan de gemeenteraad.
		3. A. Er wordt afgeweken van de 25 woningen/ ha in een groen gebied. De dichtheid van het plan wijkt sterk af van de eerdere uitgangspunten en de bestaande dichtheid (gemeten in woningen per planperceel). B. waarop is de keuze gebaseerd om in een bestaande groene en landelijke omgeving een hogere dichtheid te realiseren. C. hierbij dienen ook de effecten op bereikbaarheid, parkeren en groen te worden betrokken. D. er wordt verwezen naar een publicatie van het economisch instituut voor de bouw: ruimtelijke ordening en woningbouwlocaties	3. A-D. Uit de publicatie Ruimtelijke Ordening en bouwlocaties d.d. juni 2021 (studie op welke locaties zou kunnen worden voorzien in een uitbreiding van de woningvoorraad in Nederland) blijkt de grote opgave van de provincie Zuid- Holland op het gebied van woningbouw. Vanuit rijks- en provinciaal beleid hebben we te maken met de zogenaamde ladder van duurzame verstedelijking. Uitgangspunt voor deze benadering is dat binnenstedelijk bouwen de voorkeur heeft en pas als dit niet mogelijk is, mag worden uitgeweken naar groene gebieden. Volgens de publicatie (van het Economisch instituut voor de Bouw) is het bouwen van voldoende woningen in de gevraagde woningtypen niet binnenstedelijk te realiseren. De potentie van woningbouw in de groene omgeving wordt volgens de publicatie gemist. Deze bestaat uit het kunnen bouwen van gezinswoningen in lage dichtheden in een groene omgeving. In deze publicatie wordt dus gepleit voor uitleglocaties in de groene ruimte waar dit mogelijk en aanvaardbaar is.

			De planlocatie van de IJsselgaarde ligt hoofdzakelijk binnen het bestaand stedelijk gebied; slechts een klein deel valt in de zogenaamde groene ruimte. Daarbij is op te merken dat herstructurering van verouderde bedrijventerrein in de publicatie wordt aangehaald als een goede mogelijkheid voor woningbouw. Dat is hier ook het geval. In de onderhavige situatie gaat het per saldo om het toevoegen van 29 grondgebonden woningen binnen hoofdzakelijk bestaand stedelijk gebied. Twee woningen (waarvan één woning is aangewend als bedrijfswoning)binnen het plangebied zijn gesloopt, de bouwtitels wordt opnieuw ingevuld binnen het plangebied. Invulling geven aan duurzame verstedelijking vraagt om een afweging per locatie tussen het optimaal benutten van beschikbare locaties binnen het verstedelijkte gebied, voldoende bouwen naar behoefte en het versterken van de (natuurlijke) kwaliteit van het landschap. In deze afweging dient ook de bereikbaarheid van een locatie te worden betrokken om een evenwichtige verdeling van woonfuncties, voorzieningen en werkgelegenheid te behouden. De ‘harde’ toetsingscriteria voor nieuwe ontwikkelingen zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De lange termijn doelstellingen op gemeentelijk niveau zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. Met het omvormen van een voormalig bedrijfsterrein in een woonlint binnen bestaand stedelijk gebied, wordt invulling gegeven aan de voorwaarden uit artikel 6.10 voor stedelijke ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied volgens de Omgevingsverordening Zuid-Holland en een transformatie van een voormalig grootschalig bouwbedrijf in een woonlint naar een dorpse woonomgeving, past binnen de lange termijnvisie van de gemeente om aan de IJsseldijk in te zetten op het ontwikkelen van functies die passen bij de schaal van het gebied. Bij voorkeur komen nieuwe functies, waaronder wonen, in bestaande bebouwing of in plaats van bestaande bebouwing. Er is niet gebleken uit het verkeerskundig onderzoek zoals opgenomen in bijlage 8 van de toelichting op het bestemmingsplan dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie op de IJssellaan of een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen in de aansluiting op de IJsseldijk-Noord. De verkeersintensiteit op de IJsseldijk-Noord ter hoogte van het plangebied is laag. Doorgaand verkeer volgt de Lageweg.

		4. Wat is de definitie van een dorps schaalniveau, de bestaande dichtheid is veel lager dan IJsselgaarde mogelijk maakt.	Met de aanleg van 59 parkeerplaatsen wordt voldaan aan de extra parkeerbehoefte van de nieuwe woningen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is berekend volgens de daarvoor geldende methode op basis van kencijfers zoals vastgelegd in het geldende Paraplubestemmingsplan Parkeren Krimpenerwaard uit 2019. In de kencijfers is behalve de parkeervraag door bewoners ook het aandeel parkeren door bezoekers van de woningen betrokken. Niet alle bezoekers zijn tegelijkertijd aanwezig. Daarom is in de parkeerbalans gerekend met een aanwezigheidspercentage. De parkeerkentallen en aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381. Het maatgevende moment (avond op een werkdag) geeft aan dat er naar verwachting gelijktijdig 56 plaatsen noodzakelijk zijn. Met de realisatie van 59 parkeerplaatsen (met een berekende parkeercapaciteit van 57,6 plaatsen) wordt hieraan voldaan. 4. Wat er waar ontwikkeld mag worden is opgenomen in het lange termijn ruimtelijke beleid. Voor de gemeente is dit de Omgevingsvisie Krimpenerwaard. Het lange termijnbeleid moet wel aansluiten op de regels van de provincie zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Deze regels worden regelmatig geactualiseerd. In de Omgevingsvisie Krimpenerwaard zijn de waarden en kansen per deelgebied geanalyseerd en in kaart gebracht (dit is te lezen in paragraaf 2.3.1 van de Omgevingsvisie). Voor de gebieden langs de IJssel is het wenselijk om bijzondere woonmilieus te ontwikkelen die passen bij het rustige en landelijke karakter van het gebied waaronder het landelijke en kleinschalige karakter van de bebouwingslinten. Hierin zijn geen dichtheden of aantallen opgegeven. De dichtheid waarin mag worden gebouwd hangt af van de lokale situatie en omstandigheden. Met het oog op de grote woningbouwopgave en de schaarse ruimte is het voor de provincie van belang dat beschikbare ruimte zo goed mogelijk wordt benut. Ook de omgevingsverordening schrijft geen minimum of maximum dichtheden voor. Wel geeft de provincie aan dat bij recente woningbouwlocaties gemiddeld een woningdichtheid van ca 30 woningen per hectare wordt ontwikkeld. Dit wordt gezien als een (te) lage dichtheid (zie Omgevingsvisie Zuid- Holland: herziening 2021: vastgesteld 2-2-2022). De provincie streeft naar optimalisatie (meer verdichting). Groene randen tellen mee bij het bepalen van de dichtheid (zie ook toelichting artikel 6.10a Toelichting Omgevingsverordening). De nieuwe bebouwing moet wel zorg dragen voor een goede ruimtelijke kwaliteit en een zorgvuldige overgang tussen bebouwd gebied en buitengebied. Het plangebied is ongeveer 1 hectare groot. Met de huidige dichtheid van 31 woningen (in feitelijke zin is sprake van een toename van 29 woningen omdat in de

			geldende planologische situatie nog woondoeleindenstemming voor 2 woningen geldt) is er sprake van een relatief lage dichtheid in vergelijking met andere recente plannen. Dat de dichtheid van de nieuwe ontwikkeling wat hoger ligt dan de bestaande woningen in de directe omgeving doet hier niet aan af. Daarbij kan worden opgemerkt dat als gevolg van de perceelsgewijze ontwikkeling, tussen de bestaande percelen en woningen in de omgeving grote verschillen bestaan in korrelgrootte, bouwwijze, perceelgrootte etc. Dat er sprake is van enige verschillen ten opzichte van de beoogde ontwikkeling, wil niet zeggen dat de nieuwe woningen niet passend zouden zijn in de stedenbouwkundige structuur. In het plan is zorggedragen voor een goede aansluiting met het bestaande buurtschap door grondgebonden woningen met tuinen in verschillende bouwtypen en prijsklassen te bouwen. In de richting van het agrarisch gebied worden vrijstaande woningen op ruimere kavels ontwikkeld en worden doorzichten van en naar het open gebied teruggebracht. Door aanleg van een dorps en groen woonerf en deze af te bakenen met streekeigen groen en een bredere watergang met een natuurvriendelijke oever, blijft het karakteristieke landschappelijke contrast tussen de gebiedstypen van het bebouwd gebied en open landelijk gebied behouden. Het plan geeft hiermee invulling aan de beleidsdoelstellingen.
		5. Het verwijderen van de bouwweg komt niet terug in het bestemmingsplan	5. Er is terecht opgemerkt dat een bepaling over het verwijderen van de bouwweg na realisatie van de plannen ontbrak in het ontwerp bestemmingsplan. Dit is gerepareerd. In de algemene bouwregels onder artikel 9.2.1 lid e is in de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de tijdelijke ontsluitingsweg uiterlijk 3 maanden na het gereed melden van de bouw dient te zijn verwijderd.
4.	11-11-2022	1. Geen stikstofberekeningen uitgevoerd waar aanlegactiviteiten in staan: uitvoerbaarheid niet aangetoond 2. Past niet in omgevingsbeleid Zuid- Holland. Ontwikkelen van woningbouw op goed bereikbare locaties zodat compacte en gezonde verstedelijking mogelijk is, bij HOV. Er is beperkt OV, lage werkgelegenheid en weinig voorzieningen.	1. Een stikstofdepositieberekening voor aanleg- en bouwactiviteiten is uitgevoerd en toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. 2. Zie eerdere reactie bij zienswijze 2 onder punt 1.

		3. Er is geen sprake van gemengd gebied	3. In de omgeving zijn een aantal bedrijfsmatige functies gelegen zoals wordt aangegeven in de zienswijze. Deze functies zijn echter kleinschalig. Na herbeoordeling van de Omgevingsdienst wordt aangegeven dat de gebiedskarakteristiek 'rustige woonwijk' wellicht beter passend is. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat in alle gevallen de werkelijke milieubelasting leidend is en de richtafstanden slechts een indicatie vormen voor de te verwachten milieubelasting van een activiteit. Indien niet aan de voorgeschreven richtafstanden wordt voldaan, dan dient per activiteit te worden onderzocht of er sprake is van een milieutechnisch inpasbare situatie. Zie tevens onder punt 4.
		4. A. Alle werkzaamheden binnen de kaders van de geldende bestemming mogen worden uitgevoerd op basis van de verleende vergunning. Er is dus geen sprake van een bestaande beperking B. Oprichten van nieuwe woning met ramen veroorzaakt wederzijdse hinder C. Er wordt niet voldaan aan de richtafstand	4. A-C: Op grond van het bestemmingsplan zijn ter plaatse bedrijfsactiviteiten binnen milieucategorie II toegestaan. Op basis van een afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan kunnen vergelijkbare activiteiten uit een andere milieucategorie worden toegestaan. Dat er een melding Activiteitenbesluit is geaccepteerd voor metaalbewerking betekent niet dat activiteiten voor metaalbewerking (milieucategorie III) zonder meer kunnen worden uitgeoefend. Door indiener van de zienswijze moet aangetoond worden via een omgevingsvergunningaanvraag dat de werkzaamheden die plaatsvinden naar aard en invloed op de omgeving gelijk zijn te stellen aan bedrijven die genoemd zijn de categorieën I en II van de staat van Bedrijfsactiviteiten. Binnen het plangebied is een verkeersbestemming opgenomen met een breedte van 2 meter tot de bedrijfsbestemming waardoor de in acht te nemen afstand tussen de woningen en de bedrijfsactiviteiten is geborgd. In de bestaande situatie bedraagt de afstand tussen de loods en de vergunningvrije uitbreidingsmogelijkheden van de woning IJssellaan 24a reeds 2 meter. Sprake is hiermee van een goede ruimtelijke ordening. De activiteiten binnen de geldende bedrijfsbestemming zijn kleinschalig. Binnen de geldende bedrijfsbestemming (Bedrijfsdoeleinden II) zijn activiteiten tot en met milieucategorie 2 toegestaan. Binnen het plangebied worden via een afwijkingsbevoegdheid bedrijfsmatige activiteiten aan huis ook mogelijk gemaakt tot en met milieucategorie 2. De mogelijkheden binnen de bedrijfsbestemming zijn hiermee vergelijkbaar. Oorspronkelijk maakte de locatie onderdeel uit van een bouwbedrijf. Door doorverkoop van gronden resteert de bedrijfsbestemming. Het bouwvlak is beperkt en thans volledig benut. Verdere uitbreiding van bebouwing in de toekomst is niet mogelijk.

			B. In de verleende vergunning voor de bouw van de bedrijfsloods is opgenomen dat bij het uitvoering geven aan de omgevingsvergunning rekening moet worden gehouden met de regels van het burenrecht, zoals opgenomen in boek 5, titel 4, van het Burgerlijk Wetboek. Dit betekent voor de onderhavige situatie dat er binnen twee meter van de grenslijn van het naburige erf geen vensters of andere muuropeningen aanwezig mogen zijn voor zover deze op dit erf uitzicht geven. Deze strijdigheid met het Burgerlijk Wetboek kan zienswijze-indiener oplossen door de vensters die gesitueerd zijn aan de oostzijde van de bedrijfsloods te voorzien van ondoorzichtig melkglas. 5. Om uitvoering te kunnen geven aan de huidige erfdienstbaarheid via een vergelijkbare route, is één parkeerplaats anders ingevuld. Ter hoogte van de aanwezige carport op het naastgelegen woonperceel is een parkeerplaats vervallen zodat het naastgelegen woonperceel ter hoogte van de huidige erfdienstbaarheid wordt ontsloten. De wijziging van de erfdienstbaarheid wordt in een notariële akte vastgelegd en de vervallen parkeerplaats is elders binnen het plangebied ingevuld.
		5. Er wordt niet voldaan aan de erfdienstbaarheid door de aanleg van parkeerplaatsen voor een vergunde deur 6. De nieuwe situatie zorgt voor een verdubbeling van de verkeersstromen. Dit is onwenselijk voor de verkeersveiligheid	6. Er is niet gebleken uit het verkeerskundig onderzoek zoals opgenomen in bijlage 8 van de toelichting op het bestemmingsplan dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie op de IJssellaan of een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen in de aansluiting op de IJsseldijk-Noord. De verkeersintensiteit op de IJsseldijk-Noord ter hoogte van het plangebied is laag. Doorgaand verkeer rijdt over de Lageweg. Uit de verkeersgegevens over de IJsseldijk-Noord zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst en opgenomen in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 toelichting) blijkt dat de verkeersintensiteit op de IJsseldijk-Noord ter hoogte van de IJssellaan laag is (gemiddeld circa 450 respectievelijk 620 voertuigbewegingen per etmaal). Slechts een klein deel van de voertuigbewegingen gedurende de dag betreft vrachtverkeer (ca 3,8 tot 1,4 %). Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling waarvan een beperkte toename aan lichte voertuigen uitgaat in samenhang met een lange termijn vermindering van het aandeel vrachtverkeer. De vrachtbewegingen die samenhangen met de uitvoeringsfase, worden niet in het kader van het bestemmingsplan gereguleerd. Uitvoeringsaspecten worden beoordeeld in het kader van de bouwaanvraag als alle bouwtechnische aspecten uitgewerkt en bekend zijn. Verkeersveiligheid heeft de aandacht van de gemeente, ook tijdens de uitvoering, maar kan niet binnen een bestemmingsplan worden gereguleerd.

		7. De parkeerberekening klopt niet. Er is sprake van een bestaand tekort	7. Onderkend wordt dat er aan de IJssellaan sprake is van een parkeertekort. Een nieuwe ontwikkeling hoeft dit tekort niet op te lossen, maar mag gelijktijdig een tekort niet vergroten. De opvatting dat met de ontwikkeling het bestaande tekort aan parkeerplaatsen zou worden verergerd, wordt niet gedeeld. Met de aanleg van 59 parkeerplaatsen wordt voldaan aan de extra parkeerbehoefte van de nieuwe woningen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is berekend volgens de daarvoor geldende methode op basis van kencijfers. In de kencijfers is behalve de parkeervraag door bewoners ook het aandeel parkeren door bezoekers van de woningen betrokken. Niet alle bezoekers zijn tegelijkertijd aanwezig. Daarom is in de parkeerbalans gerekend met een aanwezigheidspercentage. De parkeerkentallen en aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381. Het maatgevende moment (avond op een werkdag) geeft aan dat er naar verwachting gelijktijdig 56 plaatsen noodzakelijk zijn. Met de realisatie van 59 parkeerplaatsen (met een berekende parkeercapaciteit van 57,6 plaatsen) wordt hieraan voldaan. In de praktijk wordt thans door bewoners geparkeerd binnen de bedrijfsbestemming op het plangebied. Dit gebruik wordt gedoogd, maar is in feite in strijd met de geldende bedrijfsbestemming. Het aantal voertuigen per huishouden neemt toe, daarmee zal ook zonder de ontwikkeling, de parkeervraag van de huidige bewoners van de IJssellaan toenemen. In de nieuwe situatie worden aan de voorzijde van het perceel 15 parkeerplaatsen gerealiseerd waar ook de bewoners aan de IJssellaan gebruik van kunnen maken. Dat deze openbare parkeerplaatsen ook beschikbaar zijn voor de bewoners van IJsselgaarde klopt. Het gaat hier immers om openbaar, dus voor iedereen, toegankelijke parkeerplaatsen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over 'openbare' parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dat dit in feite 'collectieve' parkeerplaatsen op privéterrein zullen zijn is terecht opgemerkt. Dit zal worden aangepast in de toelichting. Echter is er geen sprake van een toename van een parkeertekort.
		8. Containers aan de straat vormen overlast voor huidige bewoners en de containers liggen te ver van de woningen af van de gebruikers	8. In de planvorming wordt uitgegaan van het aanbrengen van ondergrondse afvalcontainers voor de nieuw te bouwen woningen. De ondergrondse containers worden direct aan en in het verlengde van de IJssellaan geplaatst.

			Vrachtwagenbewegingen voor de leging van ondergrondse afvalcontainers zullen beduidend minder zijn dan bij een wekelijks ophalen van (groen)afval via kliko's.
		9. Bewoners zijn niet op de hoogte van de lange aanrijtijd van het gebied. Zijn er wel voldoende preventieve maatregelen genomen. Met meer woningen vergroot ook het risico op incidenten.	9. Het bestemmingsplan is ter beoordeling voorgelegd aan de Veiligheidsregio. Voor de regio Hollands- Midden is een dekkingsplan 2022-2025 opgesteld: hierin is een gebiedsgerichte afweging gemaakt. In het plangebied worden geen gestapelde woningen mogelijk gemaakt welke op het gebied van brandbestrijding complex zijn. Er worden uitsluitend grondgebonden woningen gerealiseerd. In de bouwaanvraag worden weergegeven op welke wijze de woningen zullen voldoen aan de geldende bouwvoorschriften voor brandveiligheid. In de IJssellaan is een brandkraan aanwezig. Binnen het plangebied wordt een extra brandkraan geïnstalleerd.

CONCEPT NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN IJSSELGAARDE, OUDERKERK AAN DEN IJSSEL, en ambtshalve wijzigingen d.d. 19 september 2023

Nota van ambtshalve wijzigingen

Indiener zienswijze	Reactie	Gevolgen bestemmingsplan
1	1	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	2	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. Aan de toelichting van het bestemmingsplantoelichting is een actuele stikstofdepositieberekening toegevoegd
	3	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
2	1	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	2	Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting en de regels van het bestemmingsplan. De term ‘openbare’ parkeerplaats is in de toelichting aangepast naar ‘collectieve’ parkeerplaats aangezien het woonerf privaat eigendom wordt en de parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk zullen zijn. In artikel 14.2.1 onder a is opgenomen ‘gemeenschappelijk woongebied’ in plaats van ‘openbare ruimte’
	3	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. Paragraaf 3.2.1 van de toelichting is aangevuld met een meer uitgebreide verantwoording van de ontwikkeling aan de hand van de landschappelijke lagenbenadering.
	4	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. Aan de toelichting van het bestemmingsplan is een actuele stikstofdepositieberekening toegevoegd
	5	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. Paragraaf 4.5 van de toelichting is op dit punt aangepast. De aanpassing leidt niet tot een andere conclusie
	6	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan. Paragraaf 3.2.1 van de toelichting is aangevuld met een meer uitgebreide verantwoording van de ontwikkeling aan de hand van de lagenbenadering.
	7	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	8	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	9	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	10	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan.
3	1	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	2	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	3	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. De verantwoording aan de hand van de Provinciale omgevingsverordening in artikel 3.2.1 in de toelichting is op dit punt aangevuld.
	4	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	5	Deze reactie geeft aanleiding tot het ambtshalve aanvullen van de regels. Aan de planregels is onder artikel 9.2.1 lid e een voorwaardelijke verplichting toegevoegd die voorziet in het verwijderen van de tijdelijke bouwweg

4	1	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. Aan de toelichting van het bestemmingsplan is een actuele stikstofdepositieberekening toegevoegd
	2	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	3	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. Paragraaf 4.5 van de toelichting is op dit punt aangepast. De aanpassing leidt niet tot een andere conclusie
	4	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan.
	5	Om de toegang tot het naastgelegen woonperceel te kunnen verlenen is de locatie van één parkeerplaats verplaatst naar elders binnen het plangebied. Hierdoor is een openbaar toegankelijke parkeerplaats aan de entree vervallen en teruggebracht in de vorm van een collectieve parkeerplaats binnen het woonerf. Het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling blijft gelijk. Deze aanpassing heeft geen gevolgen voor de parkeerbalans. Het inrichtingsplan zoals toegevoegd in bijlage 1 van de toelichting en bijlage 2 van de planregels is ambtshalve aangepast aan de nieuwe parkeersituatie.
	6	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	7	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	8	Deze reactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan
	9	Deze reactie geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting van het bestemmingsplan met het advies van de Veiligheidsregio Hollands- Midden. Op basis van dit advies wordt binnen het plangebied minimaal één extra brandkraan geïnstalleerd. Tevens is de entree verruimd voor een betere toegang voor hulpdiensten. In dit kader is ook de begrenzing van het plangebied zoals vastgelegd in de verbeelding ambtshalve verruimd.

In de planregels en verbeelding zijn de volgende kleinschalige ambtshalve wijzigingen aangebracht. Met deze aanpassingen kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen van de ontwikkeling zonder dat sprake is van een wezenlijk ander plan.

Artikel 1 Begrippen

- Het begrip ‘Peil’ is als volgt aangepast: onder 2.*In andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;*
  Hiermee wordt afgeweken van de in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen bepaling:
  Onder *2. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw zoals aanwezig op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan ter plaatse van de bouw;*’.
  Met deze aanvulling worden egaliseringen die noodzakelijk zijn voor de bouw van een woning toegestaan. Hiervan is sprake wanneer zonder een kleinschalige plaatselijke ophoging de bouw van de woning in technisch opzicht niet mogelijk is of indien anderszins sprake is van technische problemen die een goede bouw of normaal gebruik van de woning in de weg staan’. Plaatselijke ophogingen van het maaiveld zonder technische noodzaak zijn hiermee niet toegestaan.

- Bij het begrip bebouwingspercentage is een verwijzing naar parkeergarages verwijderd aangezien deze binnen het plangebied niet worden gerealiseerd.

Artikel 3 Bestemming Groen
De groenbestemming is op een aantal onderdelen aangepast.

- Beeldbepalende landschapselementen op de grens met gedeeld gebied (waaronder de inpassing van de parkeerplaatsen, het speelveld, de natuurvriendelijke oever en een aantal groene erfafscheidingen) zijn behouden of opgenomen in het beplantingsplan. Een aantal meer kleinschalige elementen en de haag aan de entree boven de leidingstraat zijn vervallen als voorwaardelijke verplichting. Voor de in de bijlage weergegeven landschapselementen is een voorwaardelijke verplichting van toepassing ten aanzien van aan te leggen soorten, plantmaat, aanleg en instandhouding. Deze elementen zijn een voorwaarde voor de uitvoering van de ontwikkeling. De overige elementen worden als reguliere groenvoorziening aangelegd en beheerd.
- Aan artikel 3.4.2 onder d is een meer specifieke verwijzing naar een sublid van artikel 3.4.1 '*onder a'* toegevoegd.

Artikel 4 Bestemming verkeer

- De verkeersbestemming is uitgebreid ter hoogte van de entree en ten koste van een deel van een woonbestemming in verband met de realisatie van een transformatorhuisje, de aanleg van een leidingenstraat, een goede aansluiting op de bestaande verkeersbestemming aan de IJssellaan en de noodzakelijke uitbreiding van het plangebied aan de entreezijde.
- Aan artikel 4.1 is sub i *'grondkerende voorzieningen'* toegevoegd in verband met de aanleg van de noodzakelijke grondkering om het terreinhoogteverschil aan de voorzijde van het perceel op te kunnen vangen.
- Aan artikel 4.2.2 is sub d toegevoegd op basis waarvan een grondkerende voorziening op de grens van de woonbestemming en de verkeersbestemming van maximaal 1.20 meter hoog rechtstreeks is toegestaan. Volledigheidshalve is deze voorziening nu behalve in de woonbestemming ook opgenomen binnen de verkeersbestemming.
- Artikel 4.2.3 is toegevoegd op basis waarvan het bevoegd gezag aanvullende voorwaarden kan opleggen om de doorgang obstakelvrij te houden voor hulpdiensten.

Artikel 5 Bestemming Wonen

- Voor een technisch betere uitvoering van de woningen en als gevolg van de uitwerking van de gevels, zijn een aantal kleinschalige verschuivingen in de bouwvlakken en bijbehorende bouwaanduidingen opgenomen.
- Aan artikel 5.2.2 is sub h toegevoegd op basis waarvan bij de tweekappers en driekappers een bijgebouw met kap kan worden gerealiseerd
- Aan artikel 5.2.3 sub a is 'bouwwerken geen gebouw zijnde' toegevoegd aan de reeds toegestane terreinafscheidingen, onder sub b een bepaling waarmee ook erf- en terreinafscheidingen aan de zij- en achtergevel tot maximaal 2 meter hoog mogelijk worden gemaakt (dit was 1,5 meter) en een nieuwe verwijzing in sub e naar bijlage 5 voor bouwwerken met een afwijkende maatvoering. Met bovenstaande bepalingen kan beter uitvoering worden gegeven aan het inrichtingsplan. Op basis van deze aanpassing kunnen de grondkerende constructie en hogere erfafscheidingen waaronder hagen op de perceelsgrens worden opgericht.

CONCEPT NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN IJSSELGAARDE, OUDERKERK AAN DEN IJSSEL, en ambtshalve wijzigingen d.d. 19 september 2023

Artikel 6 Water

- Aan artikel 6.3.4 is ter verduidelijking toegevoegd het Hoogheemraadschap '*Schieland en de Krimpenerwaard'.*
- Aan artikel 6.4 is ter verduidelijking toegevoegd dat de natuurvriendelijke oever '*minimaal aan één zijde een'* flauw talud dient te hebben.

Artikel 9 Algemene bouwregels

- Aan artikel 9.1.2 is toegevoegd dat een kleinschalige overschrijding van de bouwgrenzen en bestemmingsgrenzen de toegankelijkheid van het plangebied voor hulpdiensten niet mag belemmeren
- Aan artikel 9.2.1 is sub e toegevoegd op basis waarvan de tijdelijke bouwweg binnen 3 maanden na het gereedmelden van de woningen verwijderd dient te zijn.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

- Toegevoegd is artikel 10.2 voorwaardelijke verplichting aanvullende bluswatervoorziening. Op basis waarvan het bewonen van woningen uitsluitend kan plaatsvinden indien binnen het plangebied een primaire bluswatervoorziening met voldoende capaciteit is gerealiseerd.
- In artikel 10.1 is lid d toegevoegd op basis waarvan het bewonen van woningen zonder de benodigde extra bluswatercapaciteit is aangemerkt als strijdig gebruik.

Artikel 14 Overige regels

- In artikel 14.2.1 is opgenomen 'gemeenschappelijk woongebied' in plaats van 'openbaar gebied' aangezien niet alle parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zullen zijn

Bijlage 2 Inrichtingstekening

- De openbare parkeerplaats ter hoogte van de carport van het woonperceel IJssellaan 26 is verdwenen en teruggebracht in de vorm van een collectieve parkeerplaats binnen het plangebied. Het netto aantal parkeerplaatsen dat binnen de ontwikkeling wordt aangelegd blijft gelijk. De verandering heeft geen invloed op de parkeerbalans.
- Het plangebied is vergroot aan de entreezijde om een betere toegang voor hulpdiensten te bewerkstelligen ter hoogte van kadastraal perceel A 4077, de leidingenstraat wordt binnen het plangebied gebracht.
- Tevens zijn er kleinschalige aanpassingen doorgevoerd aan de situering van bouwmassa's binnen de woonblokken. Deze zijn vertaald in de verbeelding.
- De hoogte van de keermuur is aangepast naar 1.20m. Deze aanpassing is doorgevoerd in bijlage 5 van de planregels met afwijkende maatvoering.
- In het verlengde van de entree is een transformatorhuisje ingetekend waar voorheen een woonbestemming was gesitueerd.

Bijlage 4 Beplantingsplan

- De landschapselementen met bijbehorende detaillering die noodzakelijk zijn voor een goede beeldkwaliteit en de uitvoerbaarheid zijn behouden, een aantal elementen tussen gedeeld terrein en woonpercelen zijn toegevoegd. Een aantal kleinschalige elementen zijn vervallen uit het beplantingsplan. Deze worden aangelegd als reguliere groenvoorziening.

CONCEPT NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN IJSSELGAARDE, OUDERKERK AAN DEN IJSSEL, en ambtshalve wijzigingen d.d. 19 september 2023

Bijlage 5 Afwijkende maatvoering

- De hoogte van de keerwand is aangepast van 1.00 meter naar 1.20 meter. Hiermee wordt het verschil in terreinhoogte overbrugd en blijft de muurhoogte onder het venster van de aanliggende hoekwoning.

Toelichting

- Een aantal passages waarin de doelstellingen van de ontwikkeling worden beschreven zijn tekstueel verduidelijkt en geactualiseerd (zie ook hoofdstuk 2 Planbeschrijving, paragraaf 3.2.1 Landschappelijke kwaliteitsverbetering, 3.3 Woonbeleid 4.2 aansluiting op kenmerkende landschappelijke kwaliteit).
- Het beeldkwaliteitsplan is aanvullend beoordeeld door de Commissie ruimtelijke kwaliteit. Paragraaf 2.3 en 3.3 zijn hierop aangevuld.
- In bijlage 3 is een actuele stikstofdepositieberekening toegevoegd
- Daar waar werd gesproken over openbare parkeerplaatsen, is dit gewijzigd in collectieve parkeerplaatsen voor zover deze gelegen zijn binnen het private terrein van het woonerf. De vervallen openbare parkeerplaats aan de entreezijde is verplaatst naar het woonerf (zie ook paragraaf 3.3 en 4.10)
- Binnen paragraaf 3.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland en paragraaf 4.1 Cultuurhistorie en archeologie is een meer uitgebreide verantwoording van de ruimtelijke impact opgenomen op basis van de lagenbenadering van de provincie.
- Het aanvullend advies van de Veiligheidsregio Hollands-Midden over de bereikbaarheid en de noodzakelijke bluswatervoorzieningen van april/ maart 23 is opgenomen in paragraaf 4.9. De veiligheidsregio adviseert tenminste één extra brandkraan aan te leggen met een minimaal debiet van 30 m^3/uur op basis van het ‘gestapeld concept’
- Het aanvullend advies van de Omgevingsdienst Midden Holland is opgenomen in paragraaf 4.5. Op basis van dit advies is nu uitgegaan van het gebiedstype ‘rustige woonwijk’. Dit betekent dat uitgegaan moet worden van een grotere richtafstand ten opzichte van omliggende activiteiten. De richtafstanden vormen een indicatie voor de te verwachten milieuhinder, de werkelijke situatie is leidend. De milieuactiviteiten in de omgeving zijn goed in beeld bij de omgevingsdienst. De omgeving heeft al overwegend een woonfunctie. Gezien de beperkte schaal van omliggende activiteiten leidt de grotere toetsingsafstand niet tot belemmeringen
- Het aanvullend advies van de GGD ten opzichte van de realisatie van een trafohuisje in het plangebied is opgenomen in paragraaf 4.5.

Bijlage 10 Mer beoordelingsbesluit

- Het M.e.r.-Beoordelingsbesluit is aangevuld en geactualiseerd naar aanleiding van de resultaten uit onderzoeken en adviezen.