

Ruimtelijke kaders
Woningbouwproject
Hof van IJssel

Gemeente Krimpen aan den IJssel
04-08-2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2	
1.1. Aanleiding en doel	2	
1.2. Vigerende bestemmingsplannen	2	
1.3. Huidige situatie plangebied	4	
1.4. Ruimtelijke ontwikkeling tot nu	4	
2. Beleidskader	7	
2.1. Regionaal beleid	7	
2.2. Gemeentelijk beleid	8	
3. Milieu, water, verkeer en externe veiligheid	9	
3.1. Bodem	9	
3.2. Geluid	9	
3.2.1. Akoestisch onderzoek industrielawaai	9	
3.2.2. Wegverkeersgeluid	9	
3.3. Verkeer en parkeren	9	
3.4. Watertoets	10	
3.4.1. Waterkwantiteit	10	
3.5. Externe veiligheid en scheepvaartzaken	10	
3.5.1. Individueel en Groepsrisico	10	
3.5.2. Nautische aspecten	10	
3.5.3. Bebouwingsvrije zone Hoogheemraadschap	11	
3.6. Flora- en faunawet	11	
3.7. Cultuurhistorie	11	
4. Ruimtelijk kader	12	
4.1. Stedenbouwkundig plan	12	
4.2. Bouwplan	13	
4.3. Kernpunten ruimtelijk kader	17	

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Aan de IJsseldijk-Oost, bij de gemeentegrens met Ouderkerk, ligt buitendijks een braakliggend perceel met insteekhaven.

Bebouwing van dit perceel met woningen is reeds lange tijd een onderwerp van discussie en planvorming, maar is tot nu toe door de gecompliceerde omgevingssituatie niet van de grond gekomen.

De volgende factoren bemoeilijken bebouwing met woningen:

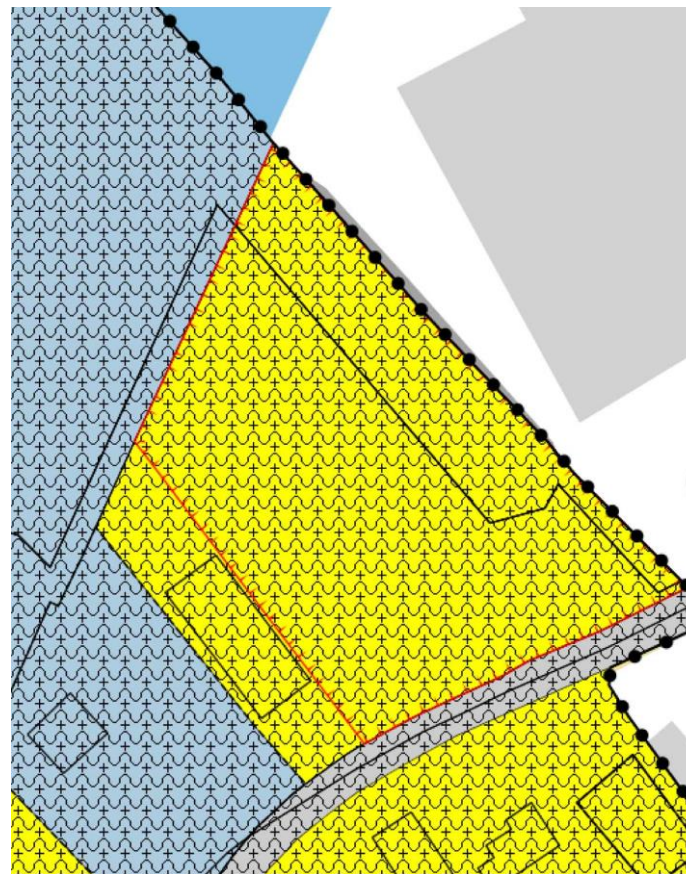
- de buitendijkse ligging langs een rivier waarover schepen vracht vervoeren;
- aanwezige bodemverontreiniging;
- milieuruimte van het aangrenzende bedrijventerrein;
- geluidbelasting van de doorgaande (60 km) weg op de IJsseldijk;
- een monumentale watertoren.

In overleg met de gemeente heeft ontwikkelaar DVA namens de eigenaar een plan opgesteld dat voorziet in de bouw van 11 eengezinswoningen.

Dit bouwplan past binnen de bedoelingen van het vigerende bestemmingsplan Langeland, maar dat bestemmingsplan biedt onvoldoende kader voor deze ontwikkeling. Daarom is besloten om, aansluitend aan het vigerende plan, een nieuw bestemmingsplan met een nadere uitwerking voor deze ontwikkeling op te stellen. Deze notitie is de ruimtelijke onderbouwing voor dat plan.

1.2. Vigerende bestemmingsplannen

Voor dit perceel en omgeving geldt het bestemmingsplan Langeland, vastgesteld op 25-04-2013.



Kaartfragment bestemmingsplan Langeland

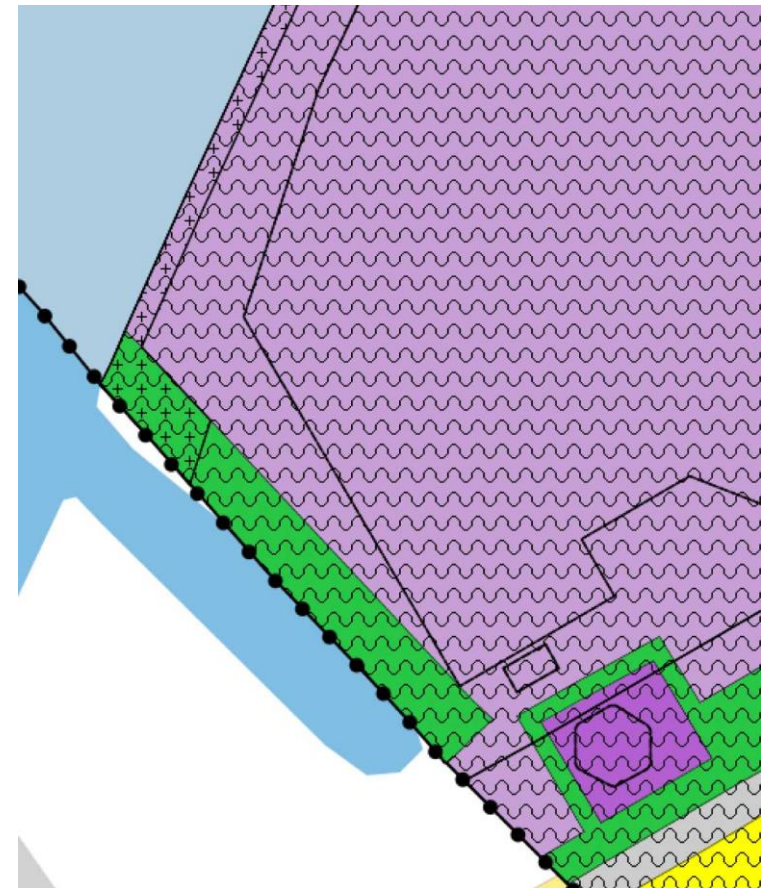
Het heeft de bestemming Wonen (art. 14) en de dubbelbestemmingen:

- Archeologie 2a (art. 22)
- Natuur en Landschap (art. 29)
- Waterkering (art. 31)

En de aanduiding WRO-zone wijzigingsgebied (art 14.6). Bij de dubbelbestemmingen worden nadere eisen gesteld aan de inrichting en of de wijze en voorwaarde van uitvoering; waaronder een archeologisch onderzoek.

Direct ten oosten van het perceel geldt het bestemmingsplan IJsseldijk-West vastgesteld door de gemeente Ouderkerk aan de IJssel (nu Krimpenerwaard) op 17-12-2009.

De bestemming Groen (art.7) voor onder meer groen, talud en een ontsluiting (breedte circa 8.70 m) en daarnaast de bestemming Bedrijventerrein (art.6.2) tot maximaal categorie 3.2 bedrijven en een maximum bouwhoogte van 10 meter. De watertoren heeft de bestemming Bedrijven (art.5) en een toegestane goothoogte van 25 m.



Kaartfragment bestemmingsplan IJsseldijk-West

1.3. Huidige situatie plangebied

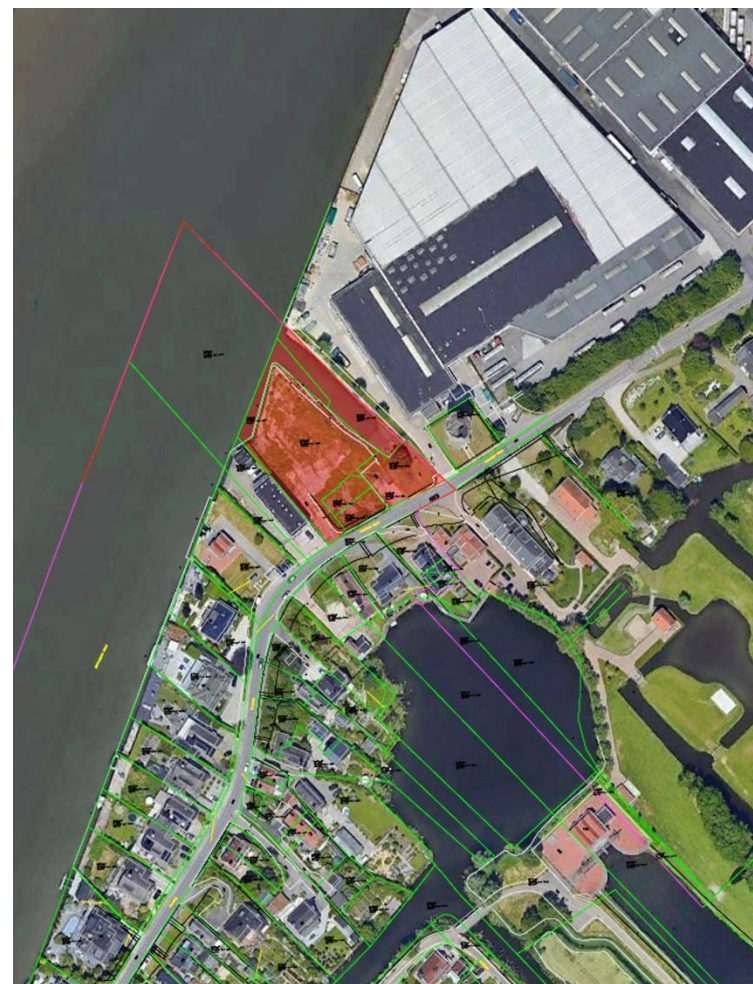
Ten (noord)oosten wordt het plangebied begrensd door de gemeentegrens met de gemeente Krimpenerwaard met de monumentale watertoren en het bedrijf Arma Infra en Hoveniers.

Aan de (zuid)westzijde bevindt zich het perceel met IJsseldijk-Oost 7 een werkwoning met daarnaast het poldergemaal van de Lekkerkerkse boezem. Aan de noordwestzijde grenst het perceel aan de Hollandsche IJssel en aan de zuidwestzijde aan de IJsseldijk-oost met ter plaatse binnendijs fraaie historische lintbebouwing. Op het kaartje is de huidige situatie weergegeven: een luchtfoto met kadastrale grenzen en de kaart van de locatie. Het plangebied is met transparant rood aangegeven.

1.4. Ruimtelijke ontwikkeling tot nu

De locatie heeft een bijzondere ligging in de ruimtelijke structuur; buitendijs, tussen IJsseldijk en de Hollandsche IJssel en op de kop van de belangrijkste ontwatering van dit deel van de Krimpenerwaard, De Lekkerkerkse Boezem. Het is ook onderdeel van het lint buitendijkse bebouwing dat hier overgaat van vrijstaande (woon-) bebouwing naar grootschalige bedrijfsbebouwing.

Om de kenmerken van de locatie beter te begrijpen is op de volgende pagina de huidige situatie geprojecteerd op een kadastrale kaart uit 1889. Op dat moment is de situatie van enkele voorgaande eeuwen nog zichtbaar, maar ook enkele recentere ontwikkelingen in samenhang met de huidige situatie.



Het plangebied

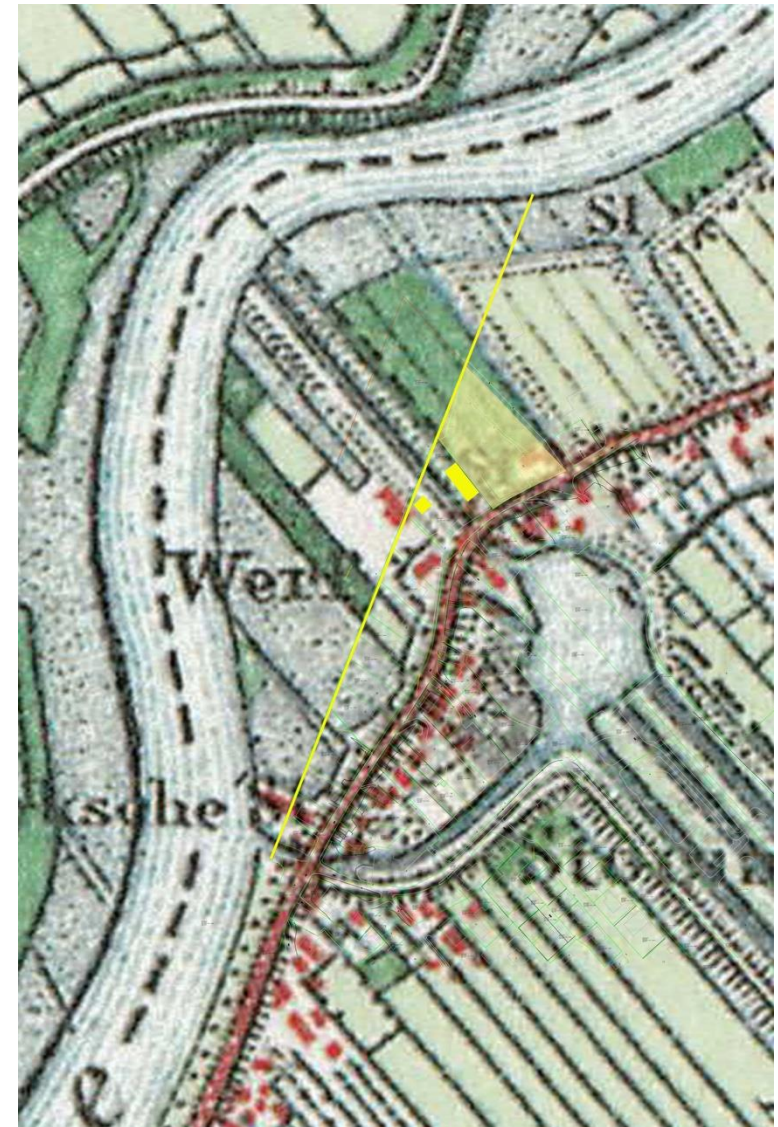
Het (stoom)gemaal Reinier Blok werd in 1868 gebouwd. De windmolens waren inmiddels verwijderd, maar de boezemkaden in het verlengde van de Lekkerkerkse Boezem zijn nog zichtbaar.

De gele lijn is de huidige oeverlijn; in het begin van de jaren '50 van de vorige eeuw is hier een bocht in de IJssel rechtgetrokken. Dat ging onder meer ten koste van de voormalige werf Van Duijvendijk, ten westen van die boezemkaden, die in 1940 verplaatst werd naar de voormalige Ottowerf; nu het herontwikkelingsproject "Scheepswerf Van Duijvendijk".

Het pand IJsseldijk-oost 7 staat op de oostelijke kade (gele vlek) en het huidige poldergemaal op de westelijke kade. Bij de IJsseldijk staat de aanduiding SI bij de toen kennelijk nog aanwezige sluis met houten deuren.

Het plangebied (transparant geel) ligt geheel in het gebied met de aanduiding "griendhout met natte sloten". Er was nog geen insteekhaven.

De watertoren (hoogte 32,5 meter) werd in 1916 gebouwd en staat dus niet op deze kaart evenmin de stellingmolen "Hoop en Liefde" die uit Zaandam-west afkomstig was en nabij Boveneind in Ouderkerk in 1902 herbouwd werd; omstreeks 1920 werd deze ontmanteld en in 1956 geheel gesloopt. De in de molendatabase genoemde coördinaten zijn die van de watertoren; de exacte locatie is niet bekend volgens die database. Waarschijnlijk stond die molen op een perceel van het huidige plangebied.



Tot het begin van de jaren 80 van de vorige eeuw werden de buitendijkse gronden in Langeland, de zellingen, grotendeels gebruikt door bedrijven; maalderij van Schelven, Waco betonwaren en de scheepssloperij van Heuvelman.

Vooraf de scheepssloperij veroorzaakte door geluid, stof en zicht zoveel hinder in de aangrenzende woonomgeving (schrootschaar problematiek), dat besloten werd het bedrijf te verplaatsen en de vrijkomende gronden te ontwikkelen voor woningbouw.

In het deel Boveneind (werf 1) werden vrijstaande woningen gepland, met aan de oostkant, als “sluitstuk” een middelhoog appartementengebouw met een groengebied aan de IJssel. Het daarvoor bestemde plangebied omvatte het perceel van het huidige poldergemaal, het perceel van werkwoning nr. 7 en het huidige door DVA te ontwikkelen perceel met insteekhaven.

De realisering van dit woongebouw kwam in de loop der jaren door verschillende oorzaken niet van de grond.

Op 23 september 2003 werd, na een lange voorbereiding het nieuwe poldergemaal Johan Veurink in gebruik gesteld en was inmiddels ook het woonwerkgebouw op het aangrenzende perceel gerealiseerd.

In 2008 werd een planologische procedure (art. 19 WRO) gestart, voor het resterende, huidige plangebied, voor een ambitieus woongebouw met 25 appartementen op een parkeerkelder.

Ook dit plan heeft het, ondanks de grondige voorbereiding, niet gered. De aanpak van de geluidbelasting op de gevels van de toen nog aanwezige exhausters van Heuvelman houtbouw bleek, ondanks de geplande geluidsmuur, onvoldoende en bovendien kwam de initiatiefnemer niet door de economische crisis die in dat jaar begon.

Hoewel enkele uitgangspunten zijn gewijzigd, toen appartementen nu eengezinswoningen bijvoorbeeld, is dat plan, door de opzet, onderzoeken en afspraken met belanghebbende instanties een bruikbare referentie voor het huidige plan. Waar nodig zal daar in het vervolg naar verwezen worden.



Huidige situatie plangebied, vliegend van oost naar west

2. Beleidskader

2.1. Regionaal beleid

Het project Hollandsche IJssel

In juni 1999 hebben 13 overheidsinstanties, waaronder de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Ouderkerk en Krimpen aan den IJssel, het Uitvoeringscontract Hollandsche IJssel ondertekend. Het project, dat een looptijd had tot en met 31 december 2010, had betrekking op 45 zellingen en vervuilde oevers die moesten worden gesaneerd en heringericht. De waterbodem werd schoongemaakt en vervuilde bronnen aangepakt. Dit op basis van een drieledige ambitie: een schoner, mooier en Hollandscher rivier.

Het toekomstbeeld voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied is vastgelegd in de Structuurschets Hollandsche IJssel, die volgens de procedure van een intergemeentelijk structuurplan in 1994 is vastgesteld. Deze structuurschets is daarna ongewijzigd opgenomen in het Streekplan Zuid-Holland Oost. Voorts heeft dit stuk via de Interim-nota van de Stadsregio Rotterdam een plaats gekregen bij de herziening van het streekplan Rijnmond, hetgeen uiteindelijk heeft geresulteerd in de vaststelling van RR2020.

Voor de onderhavige locatie voorziet de Structuurschets Hollandsche IJssel in de realisering van woningbouw. Belangrijk criterium daarbij is dat er vanaf de dijk zicht op de rivier moet blijven, dat eventuele bouwstroken dwars op de oever gesitueerd moeten worden, dat de rivier

toegankelijk wordt en dat de oever natuurvriendelijk en groen wordt ingericht. Voor het in 2008 ontwikkelde plan voor een appartementengebouw is overeengekomen dat de daarvoor noodzakelijke demping van de insteekhaven gecompenseerd zou worden door het vergroten van het wateroppervlak elders langs de IJssel.



Plan 2008

In de Rijks “ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling”, die uitgangspunt is voor het huidige Provinciaal ruimtelijk beleid, staat dat “als de woningbouwontwikkeling voorziet in een behoefte en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied, dan wordt voldaan aan de ladder.” Een bouwplan met 11 woningen of minder is niet “ladderplichtig”.

Voor de inrichting van de locatie zijn ook de richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit uit de Omgevingsvisie van de provincie bepalend:

Linten:

- Linten blijven linten als onderscheidende bebouwingsvorm in het gebied.
- Linten behouden hun lineaire karakter, waarbij de achterzijde van de bebouwing een direct contact met het landschap heeft en de voorzijde aan de openbare weg of waterloop grenst.
- Bij nieuwe ontwikkelingen zijn de huidige korrel, profiel, transparantie en respect voor historische gaafheid van een lint richtinggevend.
- Bij grootschalige ontwikkelingen blijft het lint herkenbaar als bebouwingsvorm. Dit betekent dat op gepaste afstand van het lint gebouwd wordt, waarbij het landschap, het lint en de nieuwe ontwikkeling bepalend zijn voor deze afstand. Het lint behoudt zijn eigen gezicht.

Rivierdijken:

- Behoud van maat en weidsheid van de poldereenheden. Eventuele nieuwe bebouwing en bouwwerken worden geplaatst binnen het bestaande dijklint en niet in de veenweidepolders.
- Behouden van de doorzichten vanaf de dijk op het achterliggende landschap.
- Ontwikkelingen dragen bij aan behoud of herstel van de openbaarheid van oevers.

2.2. Gemeentelijk beleid

Op 23 september 2004 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie van Krimpen aan den IJssel tot 2030 vastgesteld. Dit stuk vormt de basis voor het nemen van besluiten die belangrijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling

van de gemeente. Het tweede gedeelte van deze visie, getiteld “De grote opgaven” noemt onder de paragraaf “Ontwikkelingsgebieden” onder meer het project Hof van IJssel:

“Op het terrein van de voormalige sloperij Heuvelman, nabij de grens met Ouderkerk aan de IJssel, komt kleinschalige woningbouw in gestapelde vorm (plan Hof van IJssel).”

Op dit moment wordt in de gemeente Centrum-Zuid ontwikkeld met appartementen wat aansluit bij de wens om gestapelde woningen zoveel mogelijk in de nabijheid van voorzieningen te ontwikkelen. Voor het project Hof van IJssel wordt daarom nu de voorkeur gegeven aan de bouw van eengezinswoningen.

3. Milieu, water, verkeer en externe veiligheid

3.1 Bodem

In de achterliggende jaren is uit bodemonderzoeken gebleken dat bij deze locatie sprake is van ernstige bodemverontreiniging als bedoeld in de Wet bodembescherming. De bodem zal, gelijk aan de overige buitendijkse locaties in Langeland, geschikt gemaakt worden voor het voorgenomen gebruik door een leeflaag van tenminste 1 meter hoogte op het bestaande maaiveld aan te brengen. Dit sluit aan op de noodzaak om het terrein op te hogen in verband met de waterveiligheid.

3.2 Geluid

De locatie voor het woningbouwplan grenst direct aan het bedrijventerrein van Ouderkerk aan de IJssel (gemeente Krimpenervwaard) met bedrijven tot categorie 3.2. Tussen het bedrijventerrein en de locatie is in het bestemmingsplan een groenstrook opgenomen met een breedte van circa 8.7 meter, die ook als ontsluiting, maar niet als bedrijfsterrein, gebruikt mag worden. De ontwikkelende partij dient rekening te houden met die situatie en ervoor te zorgen dat de bewoners geen hinder zullen ondervinden van de toegelaten, of op grond van het bestemmingsplan toe te laten, bedrijven. Daarmee wordt ook voorkomen dat de bedrijven beperkt kunnen worden in de uitvoering van de hen toegestane activiteiten op grond van het bestemmingsplan IJsseldijk-West. De richtafstand tussen bedrijven categorie 3.2 en een gemengd woongebied is 50 meter en een rustig woongebied 100 meter.

Het is duidelijk dat afstand houden in deze situatie geen oplossing is omdat het terrein dan niet met woningen bebouwd kan worden. Met het oog hierop zal tussen de woningen en het bedrijfsterrein een geluidwerende muur of dove gevel gebouwd moeten worden die tevens de overige hinderaspecten (trillingen, stof ed.) ondervangt.

3.2.1 Akoestisch onderzoek industrielawaai

Uit onderzoek blijkt dat de locatie geluidbelasting ondervindt van het aangrenzende bedrijfsterrein. De conclusie luidt dat de geluidsproductie vanwege het bedrijfsterrein door bouwkundige voorzieningen voldoende gereduceerd kan worden om te voldoen aan de geldende normen.

3.2.2 Wegverkeersgeluid

Uit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van het wegverkeer op de IJsseldijk, ter plaatse een 60 km weg, op de aan te houden voorgevelrooilijn op 8.5 meter uit de kant van de weg moet leiden tot dove gevels en afschermende voorzieningen (tuinmuren).

3.3 Verkeer en parkeren

Het bouwperceel ligt aan de IJsseldijk Oost, een belangrijke ontsluitingsweg in het gebied en ontsluiting van het plangebied.

Parkeren vindt plaats op maaiveld. Voor het aantal parkeerplekken op maaiveld wordt 2 plaatsen per woning aangehouden. De parkeerdruk op de dijk wordt dan niet vergroot. Tussen de weg en het woongebied wordt een

breed trottoir aangelegd dat tevens gebruikt kan worden voor laden en lossen en het aanbieden van Kliko's. De doorgaande weg is in beheer en onderhoud bij het Hoogheemraadschap (HHSK).

3.4 Watertoets

Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, is voor de buitendijkse gebieden, waaronder de onderhavige locatie, waterbeheerder, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin.

Over het project Hof van IJssel is met de betrokken medewerkers van Rijkswaterstaat vooroverleg gevoerd.

3.4.1 Waterkwantiteit

Het plan heeft geen invloed op de waterstand van de Hollandsche IJssel; het dempen van de bestaande insteekhaven is gecompenseerd door in het kader van het Hollandsche IJsselproject komberging elders langs de Hollandsche IJssel te realiseren.

3.5 Externe veiligheid en scheepvaartzaken

3.5.1 Individueel en Groepsrisico

Uit de inventarisatie van transport van gevaarlijke stoffen is gebleken dat er over de weg (IJsseldijk) geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, de gemeentes hebben daarvoor geen vergunning verleend.

Voor het transport over water is de "Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland" (AVIV, 2003) geraadpleegd:

ter hoogte van het plangebied geldt geen 10^{-6} en zelfs geen 10^{-8} risicocontour.

De dichtstbijzijnde spoorlijn ligt op meer dan 3 km van de bouwlocatie en de bouwlocatie ligt niet binnen de aanvliegroute van een luchthaven.

Ten oosten van de bouwlocatie ligt op ruim 300 meter afstand een hogedruk aardgastransportleiding met een diameter van 30 inch en een druk van 66 bar. Die leiding ligt buiten de toetsingsafstand.

3.5.2 Nautische aspecten

De Hollandsche IJssel heeft de functie van vaarweg. Deze functie mag niet worden belemmerd door de aanwezigheid van werken dicht langs, in of boven de rivier. In dat kader is nagegaan of er nautische bezwaren bestaan tegen het verlenen van de Wbr-vergunning.

Een belangrijk middel om de veiligheid van de vaarweg te waarborgen is het hanteren van een bebouwingsvrije zone langs de vaarweg volgens de Barro. Het is vaste gedragspraktijk van Rijkswaterstaat dat ten aanzien van de Hollandsche IJssel een bebouwingsvrije zone wordt aangehouden van 25 meter behorende bij Cemt-klasse V schepen. Deze 25 meter hoeft echter niet rigide te worden toegepast. Er is ruimte voor het leveren van maatwerk, waardoor afwijking mogelijk is.

Na overleg is door Rijkswaterstaat voor de locatie Hof van IJssel de breedte van de bebouwingsvrije zone langs de Hollandsche IJssel vastgesteld op 12 m uit de oever. Van deze maat is bij de planvorming uitgegaan. Bij die afstand zal, na het van kracht worden van technische eisen in 2025, een uit het roer gelopen schip niet tegen de geplande woonbebouwing aan varen.

Hiernaar is door een deskundige uitvoerig onderzoek gedaan. Door “harde punten” op de hoeken van het terrein en de technisch begrensde maximale hoek van invaren van 10 graden komt er bij “normale” calamiteiten geen woning in de “ramkoers” van een schip. Alleen bij kwade opzet of dronkenschap van een schipper kan de hoek van invaren maximaal 30 graden worden waardoor een woning aangevaren zou kunnen worden; bij de inrichting van de oever van het plan wordt hiermee geen rekening gehouden. Of de “harde punten” op eigen terrein aan te brengen dukdalven moeten zijn of dat de op het terrein van de bureen aanwezige damwanden volstaan, zal nog beoordeeld worden.

3.5.3 Bebouwingsvrije zone HHSK

Door het HHSK dient in het kader van de Keur van de Krimpenerwaard vergunning verleend te worden voor het oprichten van woonbebouwing op het buitendijks gelegen perceel en het maken van een uitweg op de openbare weg, die bij het HHSK in beheer en onderhoud is. Als kortste afstand tot de kant van de weg wordt de voorgevelrooilijn van de aanwezige woningen aangehouden zijnde 8.5 meter uit de kant van de weg. Het bouwplan voldoet met deze afstand aan de door HHSK gestelde eisen.

3.6 Flora- en faunawet

Op 19 juli 2022 is de “Rapportage quickscan Wet Natuurbescherming IJsseldijk Oost te Krimpen aan den IJssel” uitgebracht over de consequenties van het bouwplan in het kader van de Flora- en faunawet en is nader

veldonderzoek uitgevoerd naar de betekenis van de insteekhaven als rustplaats voor de bever en als kraamkamer voor vissen en in de periode mei tot en met september naar libellen en vlinders in het plangebied. Hier zijn geen resultaten uit gekomen die de aanwezigheid van beschermde soorten aantoonde. Bij de bouw dient wel rekening te worden gehouden met maatregelen ter bescherming van broedvogels, vleermuizen, zoogdieren en vissen. Aanbevolen wordt om een Natuur inclusiviteitsplan op te stellen ter bevordering van de natuurwaarde van het bouwplan en van het inrichtingsplan

Met betrekking tot gebiedsbescherming kan worden gesteld dat het plangebied geen deel uitmaakt van een Natura-2000 gebied of van het NNN. Er is geen sprake van een stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden. Hiermee kan worden geconcludeerd dat het aspect ecologie geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling.

3.7 Cultuurhistorie

De provincie heeft de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) laten opstellen. Bij het opstellen van de CHS zijn aan de hand van drie thema's de cultuurhistorische waarden zo concreet mogelijk in beeld gebracht. Op kaart 4 (Overzicht waarden) van de regio Krimpenerwaard en Gouwestreek zijn aan de locatie waarop het project “Hof van IJssel” is geprojecteerd geen waarden toegekend.

Voorts is aangegeven dat er een lage kans is op archeologische sporen.

4 Ruimtelijk kader

4.1 Stedenbouwkundig plan

Eerdere pogingen om het plangebied te ontwikkelen zijn gestrand door de aanwezige milieubelemmeringen en - mede daardoor - de economische haalbaarheid. Door DVA is, alweer enige jaren geleden, aan de gemeente Krimpen gevraagd om medewerking te verlenen om deze locatie te ontwikkelen met eengezinswoningen. Voor de gemeente Krimpen aan den IJssel is de ontwikkeling van deze locatie met woningbouw uit oogpunt van volkshuisvestingsbeleid van belang. Deze woningen kunnen op korte termijn gerealiseerd worden en daarmee een bijdrage leveren aan de vermindering van de schaarste aan woningen in de gemeente.

In ruimtelijk opzicht is deze ontwikkeling van belang omdat de grens en overgang van grootschalige bedrijvigheid op het deel van de zelling van Ouderkerk en van woningbouw op de zelling van Krimpen aan den IJssel kan worden vormgegeven. Ook ontstaat de mogelijkheid om zicht te bieden op de rivier en de oever van de IJssel openbaar toegankelijk te maken. Bovendien kan op deze locatie, met aan de zuidoostkant een schitterend uitzicht over de Lekkerkersche Boezem en aan de noordwestkant over de Hollandsche IJssel, een aantrekkelijk woonmilieu worden geboden.

De ruimtelijke opzet volgt, net als bij het plan van 2008, het beeldkwaliteitsplan van de stuurgroep Hollandsche IJssel. De bebouwing wordt “opgespannen” tussen de dijk en de rivier; de daartussen gelegen ontsluiting en groenstrook

geeft doorzicht vanaf de dijk op de rivier en maakt deze ook openbaar toegankelijk.

Het maaiveld komt op 3.80 m + NAP, vrijwel gelijk aan het dijkniveau en ruim boven de maximale hoogwaterstand van 2.94 m+ NAP en meer dan 1 m boven het huidige maaiveld, zodat de aanwezige vervuilde grond niet afgevoerd of geroerd hoeft te worden.

De oever met een breedte van tenminste 12 meter krijgt een talud vanaf een damwand onder de Glw naar het maaiveld met een helling van maximaal 1:1, een hardsteenbezetting tot Ghw en op maaiveld een horizontaal deel met een breedte van 5 meter tot de woonbebouwing. Deze “zachte oever” (vgl. Stuurgroep Hollandsche IJssel) krijgt een passende begroeiing met inlandse soorten. Afgezien van het geluidscherm langs de NO-erfgrens is bebouwing in deze zone, anders dan ten behoeve van de scheepvaart, niet toegestaan.

De aanwezige insteekhaven wordt gedempt, net als in het plan van 2008. De historische betekenis is beperkt en voor het woongebied heeft het, aan de noordkant van de locatie en grenzend aan het bedrijventerrein geen toegevoegde waarde. De aanwezige bomen en hagen op het aangrenzende terrein van Arma worden behouden; de aansluiting op het talud en van hun ontsluiting op de IJsseldijk, zal in overleg met hen worden uitgewerkt.

Voor de noodzakelijke afscherming van het geluid wordt aan de zijde van de bedrijven en de dijk de woonbebouwing voorzien van een dove gevel en geluidschermen. Deze “muurwoningen” krijgen dus een

eenzijdige oriëntatie, de plattegrond wordt hierop aangepast.

De karakteristiek van de buitendijkse bebouwing aan weerszijden van de bouwlocatie is zakelijk, plat afgedekt, rechthoekig en voorzien van gebroken wit pleisterwerk of damwandprofiel. De watertoren is zakelijk vormgegeven, een betonconstructie met ijsselsteentjes als vlakvulling. De in de omgeving gerealiseerde woningen zijn traditioneel vormgegeven. Dat geldt zeker voor de fraaie deels originele agrarische panden binnendijs tegenover de bouwlocatie. Voor de karakteristiek van de woningen in dit plan is gekozen voor een zakelijke vormgeving en een platte afdekking, zodat de bebouwing aansluit bij de bebouwing aan beide zijden, met de stoere vormgeving en het eerlijke materiaalgebruik van de watertoren als referentie. De maximum bouwhoogte van de woningen is bepaald op 6 meter met een opbouw; totaal maximaal 9 meter hoog.

De afstand van de bebouwing tot de IJssel is tenminste 12 meter en tot de dijk (kant van de weg) is die gelijk aan de minimumafstand van de buitendijs aanwezige woningen, 8.5 meter. Blijkens geluidberekeningen dienen de gevels langs de dijk ook als dove gevel uitgevoerd te worden en de tuinen afgeschermd met een tuinmuur. Er komen dan ook geen voordeuren in die gevels.

De ruimte tussen de kant van de weg wordt ingericht met een tenminste 3,50 meter brede verharding voor voetgangers, laad- en los parkeren en opstelplaatsen voor kliko's. Tussen trottoir en gevels komt openbaar of collectief groen met banken waar ook voorbijgangers gebruik van kunnen maken. Ook aan de zijde van de IJssel

komt een openbaar toegankelijke verblijfsplek met zitmogelijkheid.

4.2 Het bouwplan



Plan Hof van IJssel DVA, architect Bongers



Vogelvlucht boven IJsseldijk



Ontsluiting naar IJsseldijk



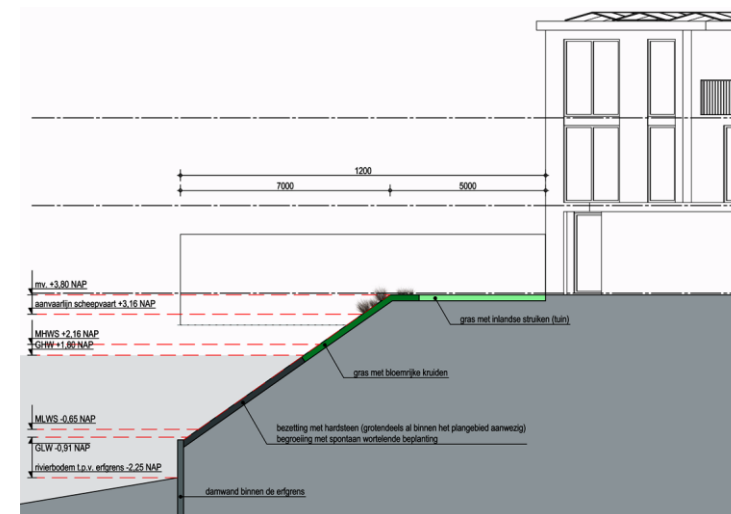
Ontsluiting naar IJssel



IJsseldijk naar oost



IJsseldijk naar west



Zachte oever; talud met zetsteen en inlandse beplanting



Vogelvlucht boven IJssel (Ghw)



Vogelvlucht boven IJssel (Glw)

Het wordt een uitzichtpunt met een drempel of muurtje en enkele banken.

Het bouwplan is zo ontworpen dat het in maat, schaal en karakteristiek in de omgeving past. Daarbij is rekening gehouden met de plaats en het silhouet van de watertoren, de maat van de Hollandsche IJssel en het zicht daarop vanaf de dijk en de karakteristiek van de IJsseldijk en de maat en schaal van de bebouwing langs de dijk.

Het doorzicht vanaf de dijk naar de rivier en naar het polderlandschap blijft behouden. De koppen van de bebouwing staan in het dijklint.

Aan de zijde van de IJssel als aan de zijde van de dijk wordt een openbaar toegankelijke verblijfsruimte ingericht. Daarmee wordt aangesloten bij de ruimtelijke kwaliteitseisen van het omgevingsplan van de provincie en het eerder door de Stuurgroep Hollandsche IJssel gehanteerde beeldkwaliteitsplan.

De bebouwing krijgt een zakelijke robuuste architectuur die door schaal en materiaalgebruik aansluit bij de karakteristiek van de aangrenzende buitendijkse bebouwing en door de beperkte afmetingen van de koppen van de bebouwing langs de dijk geen afbreuk doet aan de fraaie traditionele binnendijkse bebouwing.

De watertoren houdt met zijn vorm en hoogte van 32,5 meter zijn beeldbepalende positie in de omgeving

De dove gevel (geluidsmuur) is in ruimtelijk opzicht een passend antwoord op de schaal van het aangrenzende bedrijfsterrein; de muur zal voorzien worden van groenblijvende klimplanten.

Het plan wordt een voorbeeld voor de mogelijkheid om woningbouw nabij een bedrijfsterrein met een milieucontour te situeren.

Met 23 parkeerplaatsen voor 11 woningen in het plan en 2 laad- en los plaatsen langs de IJsseldijk worden ruim 1:2,2 plaatsen per woning geboden, wat voldoende is voor deze categorie woningen en voor bezoekers.

Gezien de ligging ten noorden van de omliggende woonbebouwing en de afstand tot die bebouwing wordt geen onevenredige vermindering van bezonning verwacht, in die woningen of in de buitenruimte.

4.3 Kernpunten ruimtelijk kader

Het bestemmingsplan Langeland (vastgesteld 25-04-2013) is de basis voor de ontwikkeling van deze locatie:

Woningbouw met bijhorende erven, groen en verharding met de voor deze locatie geldende bestemmingen (Wonen, art. 14; Dubbelbestemming (Db.) Archeologie 2a, art. 22; Db. Natuur en Landschap, art.29; Db. Waterstaat Vaarweg, art. 30; Db. Waterstaat Waterkering, art. 31 alsmede de aanduiding wijzigingsgebied, art. 14.6. Op basis van deze artikelen en de nadere eisen ex. art. 14-6 zijn de volgende kaders voor ontwikkeling van Hof van IJssel opgesteld en gehanteerd bij het plan van DVA.

- Nadere bepalingen bij de bestemming wonen op deze locatie: er zijn uitsluitend eengezinswoningen toegestaan; de woningen worden plat afgedekt waarbij de maximale goothoogte gelijk is gesteld aan de maximale bouwhoogte (9 meter); het maximale aantal woningen is 11.
- Er zijn nadere onderzoeken uitgevoerd op het gebied van: geluidhinder (verkeer en bedrijven), milieuhinder bedrijventerrein, bodemverontreiniging, ecologie, archeologie en aanvaarbescherming. Er is gebruikgemaakt van de resultaten van eerdere planvorming voor deze locatie en van de richtlijnen die zijn voortgekomen uit het "Hollandsche IJsselproject".
- De insteekhaven mag gedempt worden; in het kader van eerdere planvorming is voorzien in compensatie van het geringere bergend vermogen.
- In verband met de bodemverontreiniging op deze locatie zal een leeflaag met een dikte van tenminste

1 meter worden aangebracht om het terrein geschikt te maken voor woningbouw.

- De aanleghoogte van het maaiveld wordt 3.80 meter +NAP.
- Langs de IJssel wordt talud aangelegd tussen een damwand onder Glw naar het maaiveld op 3.80 m + NAP die tot de Ghw lijn wordt bezet met hardsteen.
- Op het maaiveld ligt voor de woningen een vlakke strook met een breedte van 5 meter als onderdeel van de aanvaarbescherming.
- Het dijktaud krijgt een helling van maximaal 1:1.
- De oever krijgt een passende inlandse begroeiing en blijft vrij van particuliere bouwwerken.
- Als minimale afstand van de bebouwing tot de IJssel wordt 12 meter aangehouden waarbij als voorwaarde geldt dat een voldoende sterke en duurzame aanvaarbescherming aan beide zijden van het perceel aanwezig zal zijn bij de oplevering van de woningen.
- De afstand van de bebouwing tot de kant van de weg op de dijk is tenminste 8.50 meter.
- Langs die weg wordt voor de locatie een tenminste 3,5 meter brede verharding aangelegd ten behoeve van een trottoir, 2 laad-en losplaatsen en voor het aanbieden van Klike's.
- De locatie krijgt ten hoogste 1 verkeersaansluiting op die weg. Individuele aansluitingen (naar garages bijvoorbeeld) zijn niet toegestaan.
- Er worden tenminste 2 parkeerplaatsen per woning in het plangebied aangelegd waarvan tenminste de helft op openbaar toegankelijk terrein.
- Centraal in het plangebied komt een openbaar toegankelijke ruimte met een breedte van tenminste

20 meter tussen IJsseldijk en IJsseloever met aan beide einden een verblijfsruimte met een verblijfsvoorziening (banken).

- De bebouwing staat langs die ruimte, dwars op de dijk en de IJssel en is met een voorzijde op die ruimten, op de IJsseldijk en de op de IJssel, georiënteerd.
- De karakteristiek van de bebouwing dient aan te sluiten op die van de aangrenzende bedrijfsbebouwing en of de watertoren: stoere robuuste architectuur en materiaaltoepassing in lichte tinten; modern zakelijk bouwen.
- Aan de zijde van het bedrijfsterrein en langs de IJsseldijk worden de gevels uitgevoerd als dove gevel zodat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder en een goed woon- en leefklimaat wordt

gewaarborgd en de bedrijven op het aangrenzende terrein niet belemmerd worden in hun huidige activiteiten en ontwikkelingen die volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk zijn.

- De ontsluiting wordt ingericht met bomen en haagblokken; de dove gevels krijgen een begroeiing met klimplanten.
- De ambitie is om een duurzaam project te realiseren zowel in de bouw- als in de beheerfase. Gedacht wordt aan het minimaliseren van energie gebruik en milieubelasting door de materiaalkeuze en de wijze van uitvoering en door het natuur inclusief bouwen door het aanbrengen van inlands groen en ruimte bieden voor -het nestelen van- vogels, vleermuizen, insecten.

