



Behoort bij besluit van gedeputeerde staten
van Utrecht van 5 juni 1984, gft. no.
nr. 569 Ro/1330.

De griffier der staten,

P. v. Landen

Behoort bij besluit van ^{B&W}Raad
d.d. 1.9.83 nr. 1983/120.
De Secretaris

[Handwritten signature]

GEMEENTE IJSELSTEIN



BESTEMMINGSPLAN
PANOVEN C.A.

September 1983

Toelichting behorend bij het bestemmingsplan
"Panoven c.a.".

1. Inleiding (figuur 1).

Het plangebied "Panoven c.a." ligt in twee geldende bestemmingsplannen, te weten:

- a. het plan "Landelijk Gebied", vastgesteld door de gemeenteraad op 20 november 1970, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 14 januari 1972 en onherroepelijk geworden door Koninklijk Besluit van 24 mei 1976, no. 19;
- b. het plan "IJsselstein binnen de grachten en langs de IJssel", vastgesteld 17 november 1967 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 6 december 1968, onherroepelijk van kracht sinds 1 november 1972.

De gronden waarop het plangebied betrekking heeft, zijn hoofdzakelijk gelegen tussen de Panoven, de Provincialeweg S17, de Hollandse IJssel en de Rijksweg A2.

Hierin kunnen twee gebieden worden onderscheiden, te weten gebied A tussen het Jaagpad langs de IJssel en de Panoven en gebied B dat de toekomstige wegtracé's van de Provincialeweg S17 en Rijksweg A2 met het tussenliggende terrein omvat (figuur 1).

De voornaamste redenen voor het maken van dit bestemmingsplan zijn voor wat betreft gebied A:

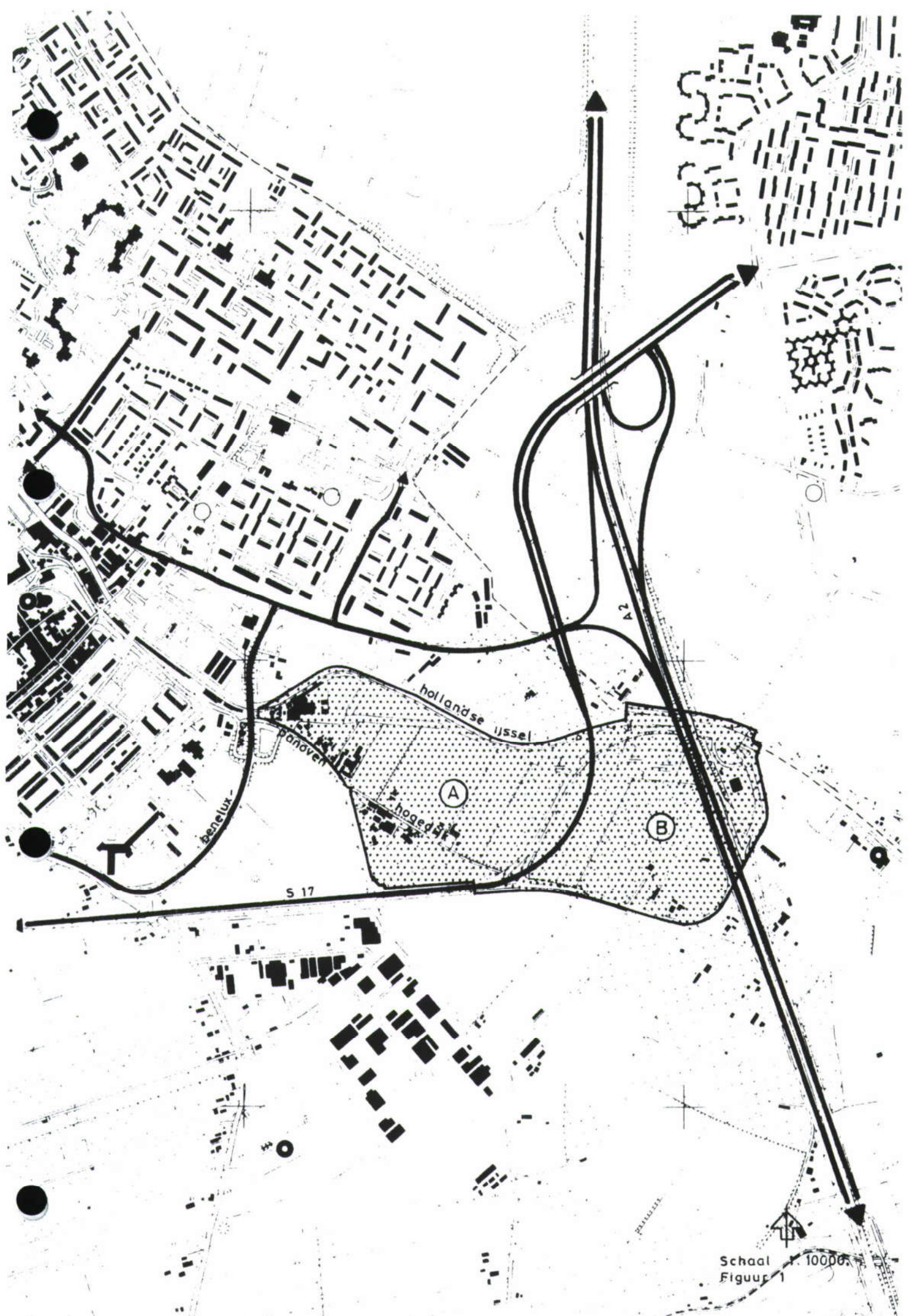
- het toekomstige tracé van de Provincialeweg en de aansluiting daarvan op de Rijksweg Utrecht-'s Hertogenbosch vormt mede door zijn gedeeltelijk verhoogde ligging, een nieuwe grens tussen het stedelijk en het landelijk gebied. In verband hiermee is de Panoven al niet meer op de Provincialeweg aangesloten en wordt dit gebied nog uitsluitend vanaf de Beneluxweg ontsloten;
- het is de bedoeling om het bestaande karakter van het gebied
 - voor zover dit mogelijk is - te handhaven.

Voor gebied B zijn die redenen:

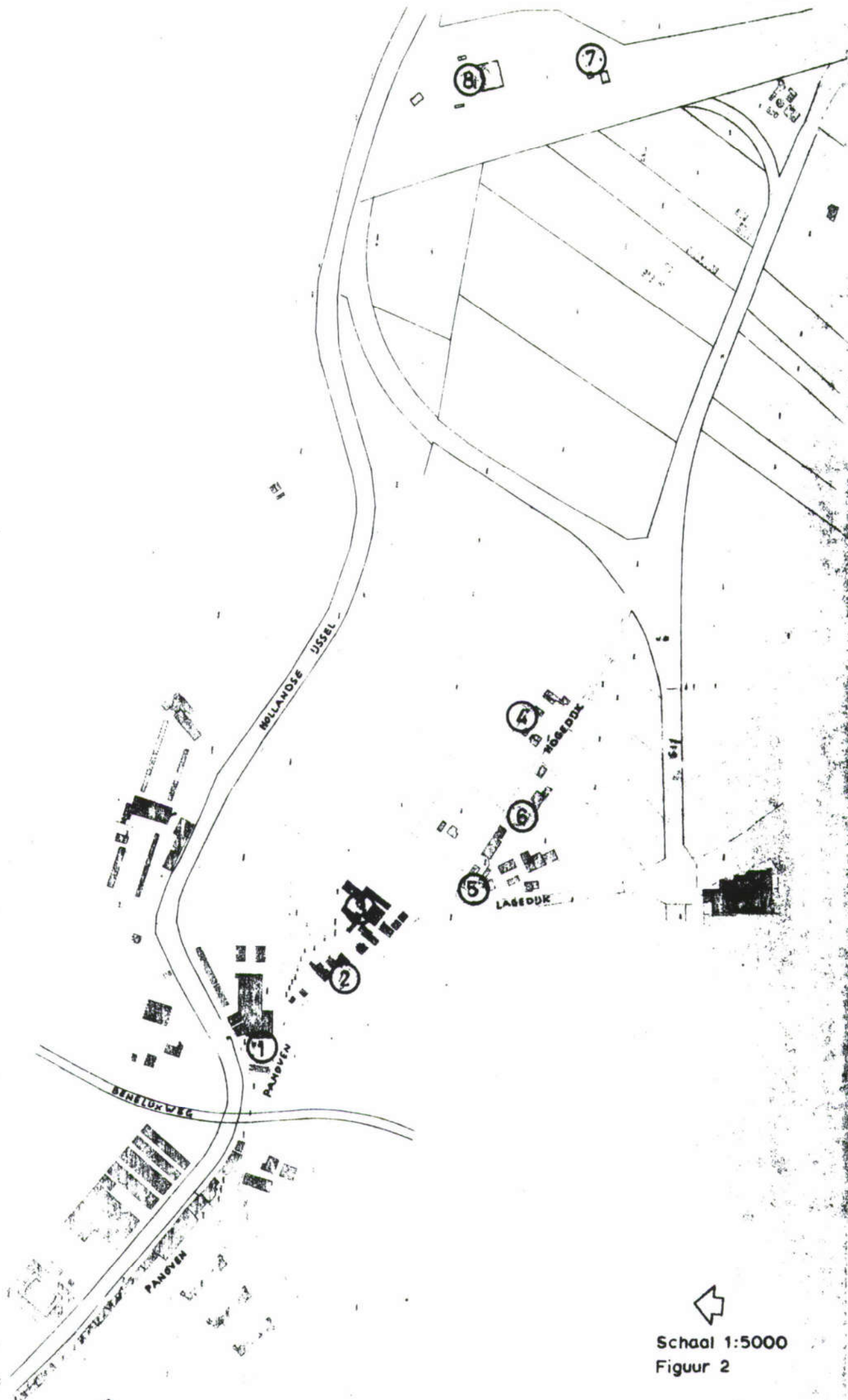
- grondmechanisch onderzoek heeft uitgewezen dat de nieuwe Rijksweg A2 i.p.v. op een grote afstand direct naast de huidige weg kan worden aangelegd. Voordeel hiervan is dat minder ruimtebeslag optreedt en dat de boerderij "Rypickerwaard" kan worden gespaard. De aanleg van een gedeelte van de verbreding van de A2 is nu sterk tijdgebonden aan de aanleg van de raillijn IJsselstein-Utrecht. Oorspronkelijk zou de raillijn van de bestaande onderdoorgang onder de Rijksweg gebruik maken. Hieraan waren 3 nadelen verbonden:
 - a. door de beperkte ruimte onder het huidige viaduct is de raillijn aan een strak tracé gebonden dat weliswaar aanvaardbaar is doch niet soepel verloopt;
 - b. het tracé zou over de boerderij "Rypickerwaard" gaan;
 - c. omdat de raillijn dicht bij de Hollandse IJssel zou komen te liggen moet een waterdichte fundering worden gemaakt (kosten 2,2 miljoen gulden).

Nu gekozen is voor een nieuwe tunnel voor de raillijn ten westen van de bestaande onderdoorgang dient deze tunnel met spoed te worden gerealiseerd, wil de aanleg van de raillijn niet stagneren. Wil men de tunnel onder de bestaande rijksweg kunnen aanleggen, dan dient eerst het nieuwe gedeelte van de rijksweg gereed te zijn.

Zodra dit gebeurd is en het verkeer geheel of gedeeltelijk daarover kan worden geleid, kan de tunnel onder de oude rijksweg worden doorgetrokken.



Schaal 1:10000
Figuur 1



Schaal 1:5000
Figuur 2

2. Beschrijving van het gebied (figuur 2).

In gebied A aan de oostzijde van de Beneluxweg, staan drie naar het Jaagpad gekeerde woningen en een meubelfabriek (1). Langs de Panoven liggen oudere vrijstaande en half-vrijstaande woningen die op zeer karakteristieke wijze de bocht van de weg volgen (2). Het agrarische gebied tussen deze woningen en het Jaagpad langs de IJssel is voor het grootste deel in beslag genomen door groentetuinen en de bedrijfsbebouwing van een pluimveehouderij annex eierhandel (3).

Tussen het Jaagpad en de Hogedijk heeft het landschap een veel opener karakter, waarin langs de Hogedijk nog enkele verspreide woningen zijn gelegen (4).

Het terrein op de hoek tussen de Hoge- en de Lagedijk is wat dichter en hoger begroeid. Hier liggen twee burgerwoningen en langs de Lagedijk een agrarisch bedrijf met een bedrijfswoning (5).

De bebouwing aan de zuidkant van de Hogedijk bestaat uit enkele in vrij slechte staat van onderhoud verkerende (nood-)woningen en wat andere, provisorische bouwsels (6).

De terreinen die vallen in gebied B zijn overwegend agrarisch met enkele agrarische bedrijfsgebouwen. Tevens vallen de huidige wegtracés van de S17 en A2 in dit gebied. Aan de oostzijde van de A2 ligt een benzineverkooppunt (7) en in de bocht van de oprit richting Utrecht een zoutopslag van Rijkswaterstaat (8).

3. Beschrijving van het bestemmingsplan.

Het plangebied maakt enerzijds deel uit van het stedelijk, anderzijds van het landelijk gebied van IJsselstein. Vanwege de duidelijke begrenzing aan de oostzijde door het wegencomplex van de S17 en de A2 is voor wat betreft gebied A uitgegaan van de samenhang met de stadskern.

Het terrein van de meubelfabriek op het perceel kadastraal bekend sectie C nr. 1002 wordt als bedrijfsterrein gehandhaafd.

Langs de Panoven is een strook grond bestemd voor woondoeleinden met zodanige voorschriften dat het bestaande beeld van kleinschalige bebouwing die de bocht van de weg volgt, behouden blijft. De pluimveehouderij c.q. eierhandel op de hoek van de Panoven en de Hogedijk blijft gehandhaafd met de bestemming van agrarisch hulpbedrijf. Hier is voorzien in één dienstwoning aan de straat.

De bebouwing aan de zuidkant van de Hogedijk is bestemd als "gronden bestemd voor ambachtelijke bedrijven", zulks conform de bestaande situatie. Gelet op de ongewenstheid van uitbreiding van dit soort bedrijven op dit punt zijn de bebouwingsgrenzen nauw om de bestaande bebouwing getrokken. Een deel van de bebouwing ter plaatse is wegebestemd. Door de werkgroep landschappelijke inpassing A2, Q3 raillijn is een nota uitgebracht, terzake van de inrichting van het gebied rond het wegenknooppunt A2 - Q3. De daarin gedane aanbevelingen t.a.v. het in IJsselstein gelegen gebied kunnen vrijwel alle onder de werking van de ter plaatse geldende bestemmingen worden gerealiseerd.

Het gebied ten noorden van de Hogedijk en de Panoven is bestemd voor agrarische doeleinden en groentetuinen, waarbij uitsluitend schuilgelegenheden en kasten voor gereedschap zullen zijn toegestaan.

De bestemming verkeersdoeleinden A is aangegeven conform de voorhanden zijnde ontwerptekeningen voor de Rijksweg A2 en de Provincialeweg S17. Het gebied tussen de A2 en de S17 is gehandhaafd voor agrarisch gebruik. De zoutopslag is als zodanig bestemd.

4. Bodem.

Gezien de handhaving van het huidige gebruik van de gronden heeft geen bodemkundig onderzoek plaats gevonden.

5. Geluid.

5.1.. Intensiteiten.

De S17, ter hoogte van het industrieterrein Lagedijk heeft volgens recente verkeerstellingen een intensiteit van 14250 m.v.t. per etmaal in beide richtingen tesamen. Voor de komende 10 jaar zal rekening moeten worden gehouden met:

- a. enige groei van de mobiliteit;
- b. de woningbouw in de Lopikerwaard met name die in IJsselstein;
- c. de nieuwe aansluiting van de S17 op de A2.

Volgens gehanteerde prognoses tijdens het ontwerp van de nieuwe aansluiting van de Provincialeweg S17/15 op de Rijksweg A2, dient op de S17 in 1990 rekening gehouden te worden met een intensiteit van 17.000 m.v.t./etm..

Rijksweg A2.

Van de rijksweg dient rekening gehouden te worden met een intensiteit, die gegevens door de Rijkswaterstaat van 1990 in het kader van de nieuwe aansluitingen van 65.000 m.v.t./etm. (rapport van de werkgroep Q3-geluid).

5.2.. Geluidsniveau's.

In de Wet Geluidhinder is vastgesteld dat een weg met 2 rijstroken in een buitenstedelijke en bestaande situatie een geluidszône heeft van 150 m aan weerszijden van de weg en bij een nieuwe situatie een zône van 250 m..

Een weg met 4 rijstroken heeft in een buitenstedelijk gebied en in een bestaande situatie een geluidszône van 200 m. aan weerszijden van de weg.

Op grond van de te hanteren intensiteiten, ligging en situatie heeft de S17 voor een gedeelte een zône van 150 m. en voor een gedeelte (reconstructie) 250 m terwijl de A2 een zône heeft van 200 meter.

De wet Geluidhinder noemt voor het geluidniveau vanwege wegverkeer aan de gevels van woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen) een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Volgens artikel 103 Wgh mag rekening worden gehouden met een verlaging van 5 dB(A) ten opzichte van het berekende geluidsniveau wegens het in de toekomst stiller worden van motorvoertuigen.

In de praktijk mag dit worden vertaald in een voorlopige verhoging van de grenswaarde met 5 dB(A). De voorkeursgrenswaarde is dan 50 + 5 dB(A). Voor nog niet geprojecteerde woningen langs een reeds aanwezige weg in een stedelijke situatie geldt een maximum toelaatbare geluidbelasting aan de gevels van woningen vanwege wegverkeer van 65+5dB(A). Voor een hoger geluidsniveau dan de voorkeursgrenswaarde is toestemming nodig van Gedeputeerde Staten. Het hoogst toelaatbare geluidsniveau binnenshuis ligt vast en is in genoemde situatie 35 dB(A).

Het berekenen van de geluidsniveau's heeft plaatsgevonden met behulp van de in het Reken- en Meetvoorschrift verkeerslawaaai van 3 juni 1981 opgenomen standaard-rekenmethode 1.

De gehanteerde gegevens van de S17 en de A2 zijn hieronder weergegeven.

S17:

hoogte wegdek	0 meter
hoogte waarnemer	4 meter
etmaalintensiteit	17.000 motorvoertuigen
daguurintensiteit	1.122 motorvoertuigen 67,5%
vrachtverkeer	15% waarvan 35% zwaar

A2:

hoogte wegdek	0 meter
hoogte waarnemer	4 meter
etmaal intensiteit	65.000 motorvoertuigen
daguurintensiteit	4.388 motorvoertuigen
% vrachtverkeer	15% waarvan 35% zwaar

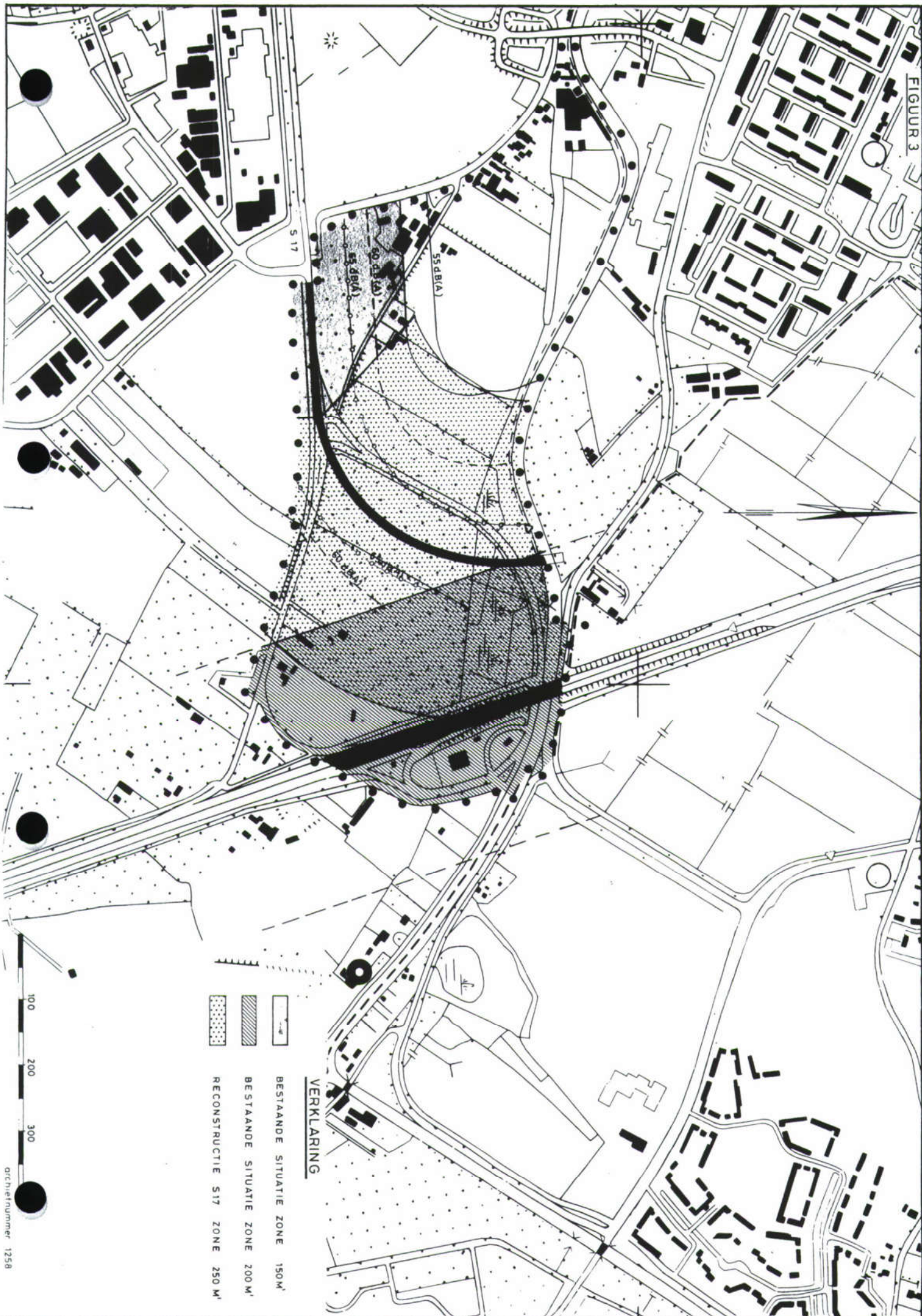
In de onderstaande tabel zijn voor de S17 en A2 de afstanden t.o.v. de weg- en de "lijnen behorende bij verschillende geluidsniveau's en vallend binnen de zones aangegeven.

	55 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)
S17	buitenzone (>150/250)	96-137	44-59
A2	buitenzone (>200 m)	buitenzone	buitenzone (>200)

Op de plankaart zijn voorzover binnen de zones gelegen, de berekende 55, 60 en 65 dB(A) lijn vanwege wegverkeer over de S17-A2 aangegeven.

In figuur 3 zijn de verschillende zoneringen aangegeven, alsmede de dB(A) lijnen voorzover vallende binnen deze zoneringen.

FIGUR 3



6. Economische uitvoerbaarheid.

In het kader van de aanleg en instandhouding van de centrale aansluiting Nieuwegein/IJsselstein op Rijksweg A2, alsmede de passage van de tramweg Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, is een overeenkomst gesloten tussen de gemeenten IJsselstein en Nieuwegein, de N.V. Nederlandse Spoorwegen, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht. Op grond van deze overeenkomst komen de voorzieningen voor de sneltram ten laste van de Nederlandse Spoorwegen van het resterende bedrag betalen Rijkswaterstaat, het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de provincie Utrecht resp. 25%, 50% en 25%.

Verder bevat het plan in hoofdzaak het vastleggen van bestaande situaties.

7. Overleg.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerp-bestemmingsplan bij brief van 16 augustus 1979 toegezonden aan de volgende instanties:

1. de heer Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord Holland;
2. de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie te Utrecht;
3. de heer Hoofdingenieur-Directeur van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid in de provincie Utrecht;
4. de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Utrecht;
5. Rijkswaterstaat, directie Utrecht;
6. Provinciale Waterstaat, Utrecht;
7. Waterschap Heijcop, Utrecht;
8. Waterschap Lopikervaard te Lopik;
9. de heer Hoofdingenieur-Directeur voor de Landinrichting in de provincie Utrecht;
10. het Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Utrecht;
11. de heer Directeur-Generaal voor de Energievoorziening te 's Gravenhage;
12. afdeling V van de Provinciale Griffie te Utrecht;
13. de Provinciale Planologische Dienst te Utrecht;
14. de Provinciale Utrechtse Stichting voor Welzijnsbevordering te Utrecht;
15. de heer Inspecteur voor de Volksgezondheid te Maarssen;
16. het gemeentebestuur van Nieuwegein te Nieuwegein;
17. de heer Rijksconculent voor Handel, Ambachten en Diensten te Utrecht
18. het dagelijks bestuur van de P.U.W.C. te Utrecht;
19. de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Utrecht.

Verzocht werd binnen 6 weken na de verzending van de brief eventuele opmerkingen over het ontwerp kenbaar te maken.

Indien binnen deze termijn geen reactie zou zijn ontvangen, zou worden aangenomen dat de betreffende instantie zich met het ontwerp-plan zou kunnen verenigen.

Van de sub 15 genoemde instanties is geen reactie ontvangen.

De ontvangen reacties zijn hierna weergegeven, daar waar nodig voorzien van commentaar.