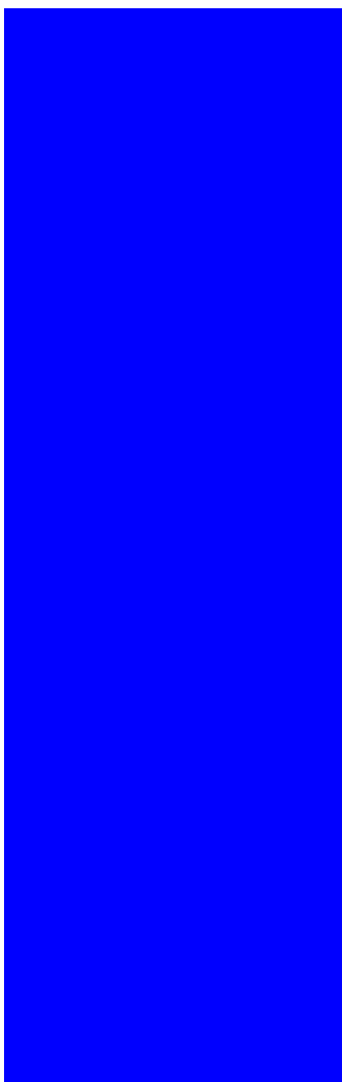




Gemeente IJsselstein

**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de realisatie
van een botenberging in de zwaairom van de
stadsgracht te IJsselstein**



CTvision

Adviesbureau voor Ruimtelijke Ordening



Verantwoording

Titel	Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de realisatie van een botenberging in de zwaairom van de stadsgracht te IJsselstein
Projectnummer	1107
Opdrachtgever	Stichting Yselvaert Hondsdrif 16 3401 LA IJsselstein
Opdrachtnemer	CTvision Plataanstraat 14 2803 SW Gouda 06-14592413 of 06-28062140
Datum	3 oktober 2011
Auteur	W.D.X. Bruinsma
E-mail adres	info@ctvision.nl
Website	www.ctvision.nl

Ruimtelijke onderbouwing

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Procedure	5
1.3	Leeswijzer	5
2.	Bestaande en nieuwe situatie.....	6
2.1	Gebiedsbeschrijving.....	6
2.2	Nieuwe situatie.....	6
2.3	Ruimtelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing.....	7
2.4	Verkeer en parkeren.....	8
3.	Beleid en regelgeving.....	9
3.1	Rijksbeleid en Europese richtlijnen	9
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	9
3.3	Gemeentelijk beleid.....	10
4.	Onderzoeksvragen.....	12
4.1	Bodem.....	12
4.2	Geluid.....	12
4.3	Externe veiligheid	12
4.4	Luchtkwaliteit	13
4.5	Milieuzonering.....	14
4.6	Natuur.....	14
4.7	Water.....	15
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	17
5.	Uitvoerbaarheid	18
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	18
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In overleg met de gemeente IJsselstein is de Stichting Yselvaert voornemens een botenberging te realiseren in de zwaaihoek van de stadsgracht te IJsselstein. De botenberging is gewenst om de rondvaartboten overdekt te kunnen stallen. Door 'architectenbureau Dick van den Bosch' uit IJsselstein is een ontwerp voor de botenberging uitgewerkt.

In een eerder stadium zijn verschillende potentiële locaties in de stadsgracht onderzocht om de botenberging te realiseren, deze zijn echter door de gemeente ongeschikt bevonden omdat ze stedenbouwkundig onwenselijk en/of economisch niet haalbaar zijn. Dit heeft onder andere met de complexiteit van het zoekgebied te maken, de oude binnenstad van IJsselstein is aangemerkt als beschermd stadsgezicht.

1.2 Procedure

De botenberging past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Binnen de grachten'. Om de botenberging planologisch mogelijk te maken kan op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a 3^o van de Wabo een omgevingsvergunning worden verleend. Voorwaarde is wel dat de geplande activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit wordt onderbouwd met een goede ruimtelijke onderbouwing.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande en toekomstige situatie beschreven. Hoofdstuk 3 is het beleidshoofdstuk waarin het relevante beleidskader is beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relevante milieu- en overige aspecten. Hoofdstuk 5 gaat in op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2. Bestaande en nieuwe situatie

2.1 Gebiedsbeschrijving

De ligging van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1. Het plangebied is gelegen in de zwaairom van de stadsgracht. De zwaairom is gelegen tussen de Touwlaan en het Kronenburgplantsoen. Ten oosten van het plangebied bevindt zich verpleeghuis Isselwaerde, aan de west- en zuidzijde bevindt zich woonbebouwing gelegen aan het Kronenburgplantsoen. Aan de noordzijde bevindt zich achter de uitloop van de zwaairom de OLV van Fatimaschool voor basisonderwijs. Deze school is gelegen aan de Touwlaan. Verder bevindt zich in de nabijheid van het plangebied een trafohuisje.

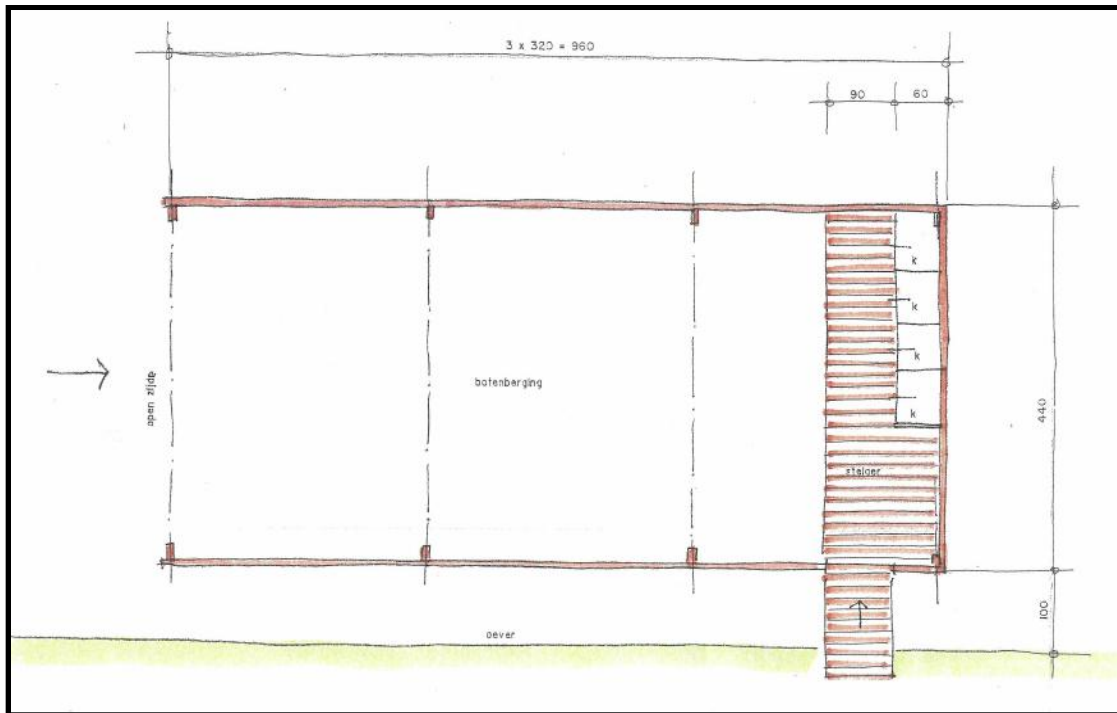
De omgeving waar het plangebied aan grenst (de binnenstad) is aangemerkt als beschermd stadsgezicht.



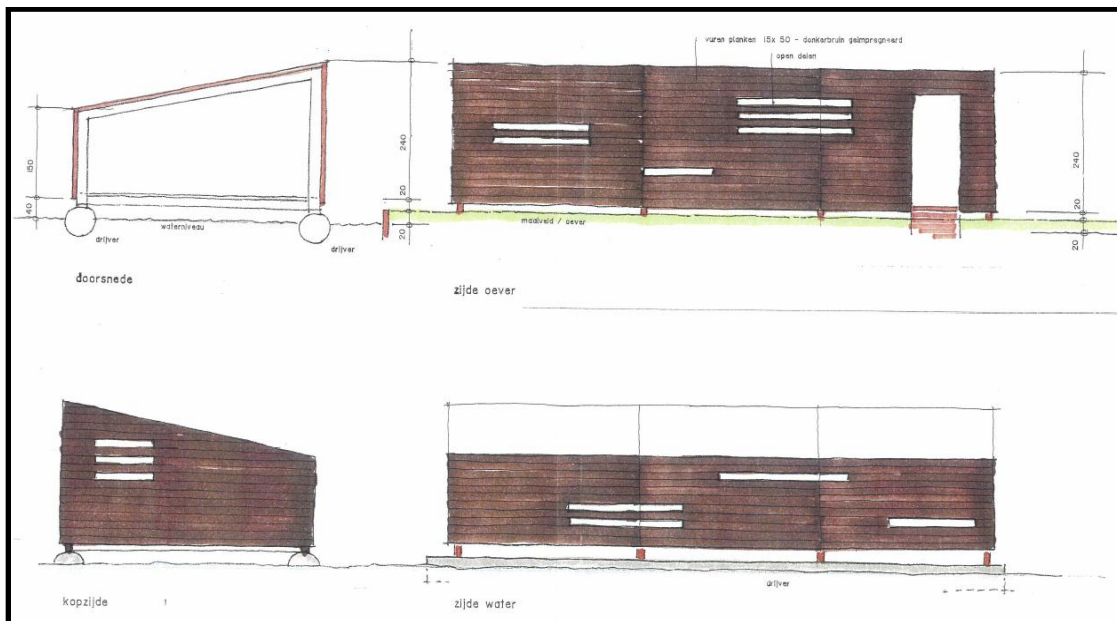
Afbeelding 1 Geprojecteerde locatie van de botenberging in de zwaairom van de gracht

2.2 Nieuwe situatie

In de zwaairom zal een op drijvers drijvende botenberging worden gerealiseerd aan de zijde van verpleeghuis Isselwaerde. De botenberging krijgt een lengte van 9.60 meter en een breedte van 4.40 meter. De constructie komt één meter van de oever te liggen waarbij de berging door middel van een loopplank wordt verbonden met de oever. Ten opzichte van het maaiveld bedraagt de maximale hoogte aan de oeverzijde 2.60 meter. Aan de andere zijde bedraagt de maximale hoogte ten opzichte van het water 1.90 meter. De constructie zal overwegend in hout worden uitgevoerd (zie afbeeldingen 2 en 3).



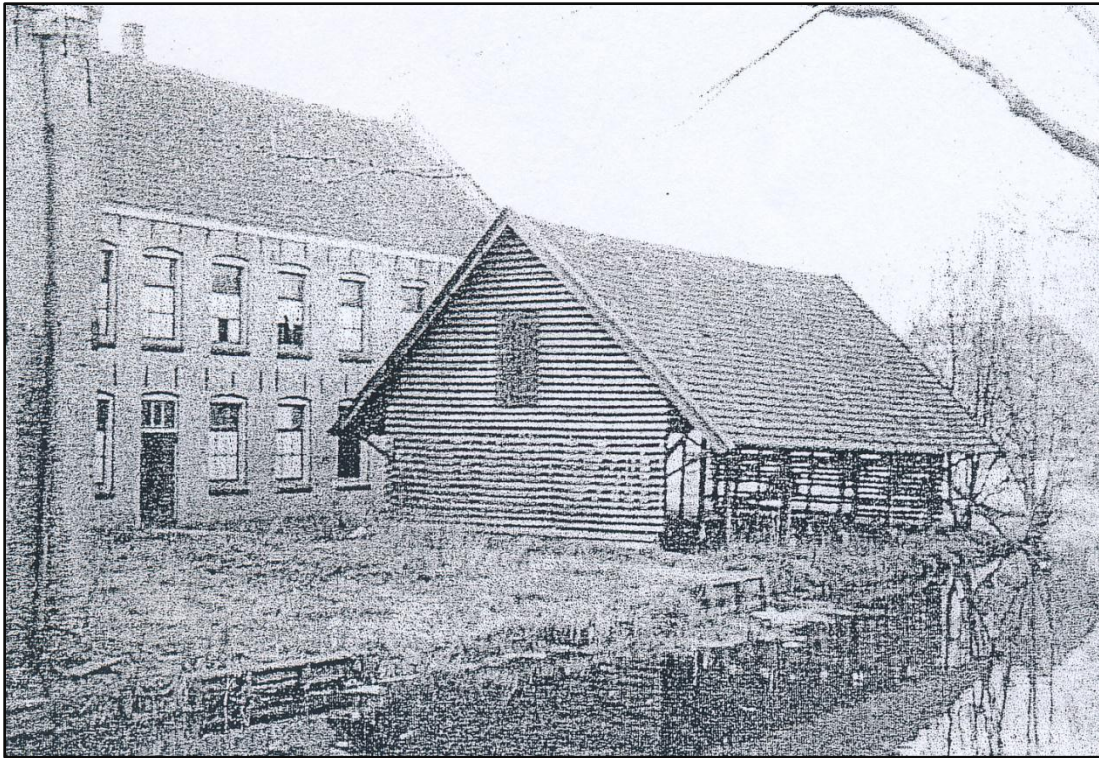
Afbeelding 2 Bovenaanzicht botenberging



Afbeelding 3 Zijaanzichten en doorsnede botenberging

2.3 Ruimtelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing

In de 19e en eerste helft van de 20e eeuw stonden er langs de binnenranden van de stadgracht meerdere schuren en loodsen ten behoeve van opslag van de daar gevestigde bedrijven en fabrieken. Dat waren voornamelijk houtbewerkingsbedrijven en timmerfabrieken die de half open loodsen gebruikten voor opslag en drogen van het hout, dat per schip via de stadgracht werd aangevoerd.



Afbeelding 4 Oorspronkelijke loodsen uit de 19^e en 20^e eeuw

Deze loodsen waren opgetrokken in hout en afgedekt met dakpannen. Door oppervlak en dakvorm (zadelkap) waren dat behoorlijke volumes. De gevels bestonden (voor zover dicht) uit horizontale planken, meestal schuin afwaterend naar buiten toe aangebracht en op enige afstand van elkaar, waardoor er een goede ventilatie en daarmee droging van het hout werd bewerkstelligd.

Het ontwerp voor de botenloods is een verwijzing naar deze oorspronkelijke bebouwing. Zij is een hedendaagse, geabstraheerd vorm daarvan door zowel de gevels als het dak in horizontale schuin geplaatste houten planken uit te voeren. Door de keuze van de dakvorm (lessenaardak) kon de totale hoogte van de loods beperkt blijven: ca. 2.60 m boven het wateroppervlak. De hoge open kant is naar de wal gekeerd (instapzijde). Het geheel wordt op drijvers gebouwd, waardoor zowel de relatie met de functie (botenloods) als het tijdelijke (verplaatsbare) karakter wordt benadrukt. Zo nodig kan bij gewenst onderhoud van zowel watergang als beschoeiing de loods eenvoudig verplaatst worden.

2.4 Verkeer en parkeren

De locatie van de botenberg zal slechts gebruikt worden als stalling en niet als opstappunt voor passagiers. De locatie waar de boten worden gestald wordt slechts verplaatst. Per saldo zijn geen extra parkeerplaatsen benodigd in de binnenstad. Derhalve kan worden geconcludeerd dat er geen verslechtering van de huidige situatie zal plaatsvinden.

3. Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

Nota Ruimte

Op achtereenvolgens 17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling". De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Het kabinet gaat daarbij uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen rijk en decentrale overheden. Hiermee keert het beleid terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid en verschuift het accent van 'ordering' naar 'ontwikkeling'.

De Nota gaat uit van krachtige steden en een vitaal platteland. Krachtige steden zijn steden die veilig zijn, en die in alle opzichten voldoen aan de - steeds hogere - eisen die bewoners, bedrijven, instellingen, bezoekers en recreanten aan een stad stellen. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. De Nota Ruimte is een integrale Nota en brengt zo veel mogelijk rijksbeleid voor ruimtelijke onderwerpen in één Nota en vervangt hiermee diverse Planologische Kernbeslissingen en ruimtelijk relevante rijksnota's. In de Nota Ruimte wordt meer verantwoordelijkheid gegeven aan de decentrale overheden. Voor geheel Nederland is een basiskwaliteit geformuleerd waaraan voldaan moet worden. Een verdere verfijning wordt overgelaten aan de decentrale bestuurslagen. De gebieden en netwerken die het kabinet van nationaal belang acht zijn bestemd als Ruimtelijke Hoofdstructuur. In deze gebieden wil het Rijk een nadrukkelijke rol vervullen. Een en ander betekent dat de provincies en gemeenten in onderling overleg kunnen bepalen waar ontwikkelingen plaats kunnen vinden.

Conclusie

Het plan past gezien de ligging binnen bestaand stedelijk gebied en de omvang (realisatie van een kleinschalige botenberging) binnen het nationale beleidskader.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie Utrecht 2005-2015

Op 13 december 2004 hebben Provinciale Staten van Utrecht het Streekplan 2005-2015 vastgesteld. Het Streekplan heeft na de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 de status van Structuurvisie gekregen. In deze visie is het beleid van de provincie beschreven op het gebied van de ruimtelijke ordening.

In de structuurvisie heeft de provincie 5 hoofdbeleidslijnen geformuleerd voor het ruimtelijk beleid:

- Zorgvuldig ruimtegebruik wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk en landelijk gebied als belangrijk uitgangspunt gezien;
- Water wordt beschouwd als een ordenend principe. Bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt het een uitgangspunt;
- Bestaande infrastructuur en de capaciteit zijn bepalend bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties;

- Gestreefd wordt naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen waarbij de verstedelijking onder andere in het stadsgewest Utrecht gerealiseerd kan worden;
- In het landelijk gebied wordt een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid gevoerd gericht op het versterken van de (cultuurhistorische) identiteit, de landschappelijke diversiteit, vitaliteit en op kwaliteit van natuur en ecologische samenhang.

Conclusie

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van IJsselstein. Gezien de ligging in een kwalitatief hoogwaardig gebied wordt door de gemeente extra aandacht besteed aan de ruimtelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing. Het plan is niet in strijd met de Structuurvisie Utrecht 2005-2015.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

Provinciale Staten van Utrecht hebben op 21 september 2009 de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Na publicatie in het Provincieblad is de verordening op 24 december 2009 in werking getreden. Met de verordening heeft de Provincie als doel de provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te waarborgen.

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen de rode contouren van IJsselstein. Het is passend binnen het beleid uit de PRV.

Regionaal structuurplan 2005-2015 (RSP)

Op 21 juni 2005 heeft het algemeen bestuur van de Bestuur Regio Utrecht het Regionaal structuurplan 2005-2015 vastgesteld. De RSP is opgesteld om bij diverse ontwikkelingen een integrale aanpak op regionale schaal (onder andere versterking van natuur en recreatie, vraag naar woningen en ontwikkelingen op de kantorenmarkt) mogelijk te maken. In het RSP wordt op hoofdlijnen benoemd hoe de regio Utrecht zich in de komende jaren zou moeten gaan ontwikkelen op deze gebieden. Verder is het RSP een belangrijk instrument voor nader overleg met Rijk en provincie.

Conclusie

Gezien de kleinschaligheid en de toekomstige functie van het te realiseren plan wordt geconcludeerd dat het buiten de invloedsfeer van het RSP valt. Het plan is niet strijdig met het beleidskader uit het RSP.

3.3 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie IJsselstein

Op 21 januari 2010 heeft de raad van de gemeente IJsselstein de toekomstvisie 2025 'Dichtbij IJsselstein' vastgesteld. Aanleiding is het keerpunt waar de gemeente IJsselstein op staat. Na jaren van planmatige en fysieke groei, heeft IJsselstein een omvang en regionale verzorgingsfunctie bereikt die een voldoende basis is om op voort te borduren en kwalitatief verder uit te leggen. Vanaf nu ontwikkelt de stad zich op natuurlijke wijze, passend bij de schaal van IJsselstein. Een ontwikkeling die dichtbij de stad staat, dus aansluit bij de schaal en kwaliteiten van de stad. Om de gewenste ontwikkeling te bereiken is een viertal doelen geformuleerd:

- Een vitale samenleving van bewoners en ondernemers.
- Herkenbare historische en ruimtelijke structuren;

- Dichtbij groen en de stedelijke omgeving;
- Een duurzame samenleving en duurzame omgeving.

Met name het tweede doel heeft betrekking op het project voor het realiseren van de botenberg. Een van de ambities is het versterken van de historische binnenstad. De gemeente wil onder meer samen met de VVV de bekendheid in de regio vergroten. Rondvaarten zijn een belangrijk middel om dit doel te bereiken. Een berging voor de rondvaartboten is hiervoor noodzakelijk.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het realiseren van de botenberg past binnen de toekomstvisie 'Dichtbij IJsselstein' gezien het bijdraagt aan het realiseren van de gestelde ambities.

Structuurvisie IJsselstein 2003 'kwaliteit met karakter'

De Structuurvisie IJsselstein is in 2003 door de raad vastgesteld. De structuurvisie zet in op versterking van kwaliteit en karakter van de stad, na een periode van sterke groei. Hierbij zijn een aantal doelstellingen geformuleerd:

- Versterking van de eigen identiteit binnen de stadsregio als middelgrote dynamische stad met historisch hart aan de Hollandsche IJssel en als poort naar het Groene Hart;
- Werken aan een duurzaam leefbare stad met aandacht voor kwaliteit en een gedifferentieerd aanbod van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen, met respect voor landschap en natuur en een duidelijke plaats voor water;
- Benutten van de potenties van de Hollandsche IJssel voor wonen, recreatie en natuur.

De gemeente heeft bovengenoemde doelstellingen vertaald in een ontwikkelingsstrategie, met als kenmerk 'beheerste dynamiek'.

Specifiek voor het bestaand stedelijk gebied heeft men benoemd dat de uitgangspunten kwaliteitsverbetering, herstructurering, een zekere intensivering van het ruimtegebruik en een differentiatie aan woonmilieus zijn. Belangrijke ruimtelijke programmapunten met betrekking tot het plangebied zijn:

- Versterking van de binnenstad;
- Verbeteren van de relaties en overgangen tussen de stad en het buitengebied, en met name tussen de stad en de recreatieve voorzieningen in de omgeving.

Recreatie

In de structuurvisie wordt aangegeven dat de plannen voor de binnenstad erop gericht zijn de attractiewaarde en het bezoek aan de binnenstad uit te bouwen. Programmapunt hierin is het versterken van het watertoerisme waar de Stichting Yselvaert onder geschaard kan worden.

Conclusie

Het realiseren van de botenberg is volledig in lijn met het beleidskader om de attractiewaarde/bezoek aan de binnenstad uit te bouwen en het watertoerisme te versterken.

4. Onderzoeksvragen

4.1 Bodem

In artikel 2.4.1, lid 1 van de Bouwverordening is bepaald dat een bouwvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Conclusie

De te bouwen botenberging wordt als drijvende constructie gerealiseerd in de stadsgracht. Bodemonderzoek is niet van toepassing op deze locatie.

4.2 Geluid

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wet geluidhinder biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering.

Conclusie

Volgens de Wet geluidhinder zijn botenbergingen geen gevoelige bestemming. Dit betekent dat geen akoestisch onderzoek is vereist.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid is de kans om te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Beleid en regelgeving op dit gebied is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, waterwegen en spoorwegen;
- het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Met betrekking tot risico's wordt onderscheid gemaakt in twee risicomaten: Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid biedt geen absolute veiligheid. Een kleine kans op een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen wordt geacht tot het normaal maatschappelijk risico te behoren.

De regelgeving voor inrichtingen met (over het algemeen) grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen is samengebracht in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (Stc. 147, 2004). Externe veiligheid in relatie tot transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is geregeld in twee circulaires, namelijk de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 en de circulaire "Risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1K2K3" uit 2008.

Bij de externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten van inrichtingen, transportroutes of buisleidingen.

Onderzoek

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen, buisleidingen of routes voor gevaarlijke stoffen. Gelet op het vorenstaande kan gesteld worden dat de toename van het groepsrisico verwaarloosbaar is en zodoende door de gemeente ook te verantwoorden.

Conclusie

Uit het oogpunt van externe veiligheid is er geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan.

4.4 Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wijziging van de Wet milieubeheer is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wijziging houdt in dat de in Nederland toegepaste koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit voor een deel wordt ontkoppeld. Dit maakt het mogelijk om niet voor elk ruimtelijk plan te hoeven toetsen aan de normen. Hierbij is met name het begrip “in betekenende mate” van belang. Net als in het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn ook in de nieuwe wet- en regelgeving grenswaarden opgenomen voor luchtverontreinigende stoffen, te weten in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling “niet in betekenende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekenende mate” moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden.

NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven².

Conclusie

De realisatie van de botenberging is kleinschalig en zal slechts zorgen voor een minimale toename van verkeer. Geconcludeerd kan daarom worden dat de realisatie van de botenberging geen invloed heeft op de luchtkwaliteit.

4.5 Milieuzonering

Wet milieubeheer

Door middel van de Wet milieubeheer wordt milieuhinder voor de omgeving zoveel mogelijk voorkomen. Alle bedrijvigheden en activiteiten die in potentie hinder zouden kunnen veroorzaken worden door vergunningen of Algemene Maatregelen van Bestuur gereguleerd in het kader van de Wet milieubeheer. Een botenberging van deze omvang veroorzaakt geen hinder.

Onderzoek

Uit een inventarisatie blijkt dat in de directe omgeving verpleeghuis Isselwaerde, een basisschool en enkele woningen zijn gevestigd. De afstand tot de dichtstbijzijnde bebouwing bedraagt meer dan 20 meter.

Conclusie

Gelet op de aard en de omvang van de berging en de afstand tot de dichtstbijzijnde bebouwing kan wat betreft de Wet milieubeheer geconcludeerd worden dat er in de omgeving geen bedrijven/activiteiten zijn die beperkingen ondervinden van de botenberging of omgekeerd.

4.6 Natuur

Wet- en regelgeving

De bescherming van de Nederlandse natuur maakt onderscheid tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. De regelingen ter bescherming van kwetsbare natuurgebieden en soorten is geregeld in de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet, in werking getreden op 1 april 2002, voorziet in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. De onder de Flora- en faunawet beschermde soorten mogen niet worden verstoord of gedood en hun leefgebieden mogen niet worden vernietigd. Bij nieuwbouwplannen moet bekeken worden wat het effect is op de aanwezige flora- en fauna.

De Natuurbeschermingswet, in werking getreden op 1 oktober 2005, biedt de grondslag voor de aanwijzing van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Deze gebieden worden tezamen Natura 2000-gebieden genoemd.

Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de wet in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten. Op 1 februari 2009 is de wet gewijzigd.

De wijziging heeft betrekking op het zogenoemde 'bestaand gebruik'. Hieronder vallen activiteiten in en om beschermde Natura 2000-gebieden die al plaatshadden voordat een gebied als beschermd gebied is aangewezen.

De wijziging is met name van belang voor provincies (als bevoegd gezag) en voor burgers en bedrijven met bestaand gebruik. De wijzigingen zijn gericht op:

- Verbetering van de werking van de wet in de praktijk;
- Verbetering van de aansluiting van de wet bij de Habitatrichtlijn.

Onderzoek

Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied of een anderszins beschermd gebied.

Conclusie

Gelet op de kleinschaligheid van het project is het niet de verwachting dat het plan significante gevolgen heeft voor de eventueel aanwezige flora- en fauna. Op het moment dat er gebouwd gaat worden of andere voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd geldt voor de initiatiefnemer echter wel in het kader van de Flora- en faunawet, artikel 2, de zorgplicht. De wet beschouwt alle dieren en planten als waardevol en mensen moeten daar zorgvuldig mee omgaan. Dit is de zorgplicht. Handelingen waarvan iemand weet of kan vermoeden dat ze schadelijk zijn voor soorten of hun directe leefomgeving moeten achterwege worden gelaten. De zorgplicht is zowel van toepassing op beschermde als onbeschermde dier- en plantensoorten, ongeacht vrijstelling of ontheffing. Gelet op de verwachting dat er geen streng beschermde soorten op de locatie aanwezig zijn en de algemene zorgplicht is geen flora- en faunaonderzoek uitgevoerd.

4.7 Water

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Waterwet

In de Waterwet (2009) zijn acht oude waterwetten samengebracht. De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de KRW (Kaderrichtlijn Water) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Overleg HDSR

Met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft overleg plaatsgevonden over de voorwaarden waaronder toestemming kan worden verkregen voor het realiseren van de botenberging. De volgende voorwaarden zijn door HDSR gesteld:

Voorschriften oppervlaktewaterlichaam algemeen

1. Tijdens de uitvoering van de werken mag de doorstroming van het oppervlaktewaterlichaam niet worden gestremd of belemmerd.
2. De oevers van het oppervlaktewaterlichaam moeten (ter plaatse van het waterstaatswerk) erosiebestendig worden afgewerkt.
3. Na het gereedkomen moeten alle door de werkzaamheden ontstane beschadigingen aan de oevers of de waterbodem worden hersteld en moeten verondiepingen of vernauwingen van het oppervlaktewaterlichaam worden verwijderd. Ook drijfvuil moet worden verwijderd.
4. Bij gehele of gedeeltelijke vervanging, opruiming of vernieuwing van de werken, moeten de onderdelen van de bestaande werken die geen functie meer hebben geheel worden verwijderd.

Voorschriften waterkeringen algemeen

5. Het werk moet zodanig worden uitgevoerd dat de kerende hoogte, de stabiliteit en het waterkerend vermogen van de waterkering niet worden aangetast, zowel tijdens de uitvoering als na gereedkomen van het werk.

Voorschriften botenhuis

6. Het botenhuis moet zo gemaakt en gehouden worden dat de doorstroming van het oppervlaktewaterlichaam is gewaarborgd. De constructie moet stevig en duurzaam zijn.
7. Het botenhuis moet zo gemaakt en gehouden worden dat voorover wijken van de beschoeiing geheel is uitgesloten. Indien nodig wordt de beschoeiing extra verankerd.
8. Het toepassen van uitlogende materialen is niet toegestaan.
9. Bij onderhoudswerkzaamheden aan het oppervlaktewaterlichaam wordt door en op kosten van de vergunninghouder de constructie tijdelijk verwijderd binnen een door het waterschap te stellen termijn.

10. Het botenhuis wordt in goede staat onderhouden. Dit betekent in ieder geval dat beschadigingen en/of verzakkingen direct moeten worden hersteld. Hierbij moet vooraf contact worden opgenomen met het waterschap. De aanwijzingen van het waterschap moeten direct worden opgevolgd.
11. Het natte profiel van het oppervlaktewaterlichaam onder en rondom het botenhuis moet door de vergunninghouder altijd schoon en open gehouden worden.

Conclusie

De locatie ligt binnen het beheersgebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Dit waterschap is in dit gebied verantwoordelijk voor de waterhuishouding: het waterkwaliteits- en -kwantiteitsbeheer en de zorg voor de waterkeringen. De locatie is gelegen in de zwaairom van de stadsgracht te IJsselstein, gelegen aan de overzijde van het Kronenburgplantsoen.

Het plan bestaat uit het realiseren van een drijvende botenberging. Omdat de constructie drijvend is hoeft geen water te worden gedempt of verharding te worden aangebracht. Hierdoor heeft het plan geen invloed op de bestaande waterhuishouding en is geen watercompensatie nodig. Er zal wel een watervergunning worden aangevraagd. Voor het overige is bij het ontwerp rekening gehouden met de door HDSR gestelde voorwaarden.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Wet op de archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

Archeologiebeleid gemeente IJsselstein

Het archeologisch beleid van de gemeente IJsselstein is opgenomen in de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. Op basis van een analyse van landschappelijke, bodemkundige en archeologische informatie is een kaart van archeologische waarden en verwachtingen opgesteld. Omdat de botenberging als drijvende constructie op het water wordt gerealiseerd is het niet van belang hier nader onderzoek naar te doen.

Cultuurhistorie

De gehele binnenstad van IJsselstein is op 8 augustus 1966 aangewezen als beschermd stadsgezicht. Daarnaast is IJsselstein in de Nota Belvédère uit 1999 benoemd als cultuurhistorisch waardevolle stad. Met beiden is rekening gehouden bij het bepalen van een geschikte locatie en bij het uitwerken van het ontwerp door de architect.

Conclusie

Aangezien het project als drijvende constructie op het water wordt gerealiseerd zullen de mogelijk aanwezige archeologische sporen niet worden verstoord. Een archeologisch onderzoek is daarom niet nodig. De locatie van het plangebied ligt in de zwaairom van de stadsgracht. De zwaairom is gesitueerd aan de buitenzijde van de gracht. Hierdoor ontstaat enige afstand tot grootste concentratie van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing binnen de gracht. Door de beperkte hoogte van 2.60 meter en de situering in de zwaairom haaks op de gracht ligt de botenberging zo ver mogelijk uit het zicht, gezien vanaf het Kronenburgplantsoen.

5. Uitvoerbaarheid

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Planschade

Vooraf is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd in opdracht van de initiatiefnemer. De conclusie van deze analyse is dat voor de diverse rond het plangebied gesitueerde onroerende zaken geen sprake zal zijn van een planologisch nadeliger situatie, die het maatschappelijk risico overstijgt, wanneer de bestemming ten behoeve van het voorgenomen bouwplan wordt herzien. Van schade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening is dan ook geen sprake.

Financiering

De financiering van het project komt voor rekening van de stichting 'Yselvaert'.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Over het project heeft vooroverleg plaatsgevonden met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Zie hiervoor paragraaf 4.7.

Ter inzage legging

In het kader van de te volgen procedure hebben belanghebbenden de mogelijkheid een zienswijze tegen de ontwerp omgevingsvergunning in te dienen.