

Nota zienswijzen

Ontwerp wijzigingsplan Clinckhoeff, gemeente IJsselstein

Opdrachtgever Bunnik Projekten

Datum 6 oktober 2014

Kenmerk Nota zienswijzen Clinckhoeff-definitief

Inleiding

Voor u ligt de Nota zienswijzen behorende bij het ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' d.d. 30 juni 2014. Het ontwerp wijzigingsplan heeft met ingang van 13 maart 2014 tot en met 23 april 2014 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen en ambtelijke overwegingen is besloten het plan in aangepaste vorm opnieuw ter inzage te leggen in de periode van 17 juli 2014 tot en met 27 augustus 2014. De voorliggende nota gaat enkel in op de zienswijzen uit de tweede periode.

Gedurende de genoemde periode is voor iedereen de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen. Het plan heeft ter inzage gelegen en was raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl, de gemeentelijke website en in het stadhuis. De gemeente heeft in deze nota alle zienswijzen samengevat, beantwoord en aangegeven of de zienswijze leidt tot een wijziging van het wijzigingsplan. In totaal zijn er zeven zienswijzen binnengekomen.

De ingediende zienswijzen worden in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Bij de beoordeling is zoveel mogelijk rekening gehouden met de volledige inhoud van de ingezonden reacties.

hoofdstuk 2 Algemeen

Gedurende de zienswijzentermijn zijn zeven zienswijzen ontvangen. Naast de zienswijzen is een reactie ontvangen van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Deze is eveneens opgenomen in hoofdstuk 4.

Zienswijzen:

Nr.	Naam	Adres
1.	J.H. de Boer	Libra 10, 3402 HA IJsselstein
2.	Horeca Nederland, namens Chinees Indisch Restaurant Foe Wah	Postbus 566 Woerden
3.	Gijs Heutink Advocaten, namens: Plus Vastgoed bv H.B.C. Planontwikkeling BV Supermarkt Zenderpark BV Aldi Vastgoed BV Aldi Culemborg BV	Keizersgracht 477 Amsterdam
4.	Boekel de Nerée, namens Van Berkel Vastgoed BV	Postbus 75510 Amsterdam
5.	Stibbe Advocaten en notarissen, namens: Ahold Europe Real Estate & Construction BV Albert Heijn BV	Postbus 75640 Amsterdam
6.	Bestuursrechtelijk adviesbureau Menhart, namens mevrouw P.M. Stangenberger van Kuyk	Dr. A. Kuyperweg 36, 4153 XB Beesd
7	D.H.P. de Ruiter	Pandora 22, 3402 HW IJsselstein

hoofdstuk 3 **Zienswijzen algemeen**

Het ontwerp wijzigingsplan 'Clinkhoeff' heeft 6 weken ter inzage gelegen. Binnen de termijn van ter inzage legging zijn zeven zienswijzen ontvangen. De binnengekomen zienswijzen zijn in hoofdstuk 4 per zienswijze weergegeven en voorzien van een antwoord.

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op dezelfde onderwerpen. In dit hoofdstuk worden de onderwerpen behandeld die door meerdere insprekers zijn ingebracht. Indien een zienswijze betrekking heeft op de onderwerpen uit dit hoofdstuk, dan zal daar een verwijzing worden opgenomen.

Terugkerende onderwerpen

Algemeen

De algemene punten hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- 1 Bevoegdheidsoverschrijding
- 2 DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking
- 3 Parkeren en verkeersgeneratie
- 4 Fietsparkeren
- 5 Luchtkwaliteit
- 6 Economische uitvoerbaarheid

3.1 Bevoegdheidsoverschrijding

Indieners geven aan dat de wijzigingsbevoegdheid (Bp art. 28.4) alleen ter uitbreiding van de bestemming 'Detailhandel' mag worden gebruikt. Indieners geven aan dat er in het wijzigingsplan nieuwe bestemmingen en functies zijn gerealiseerd anders dan dienend tot uitbreiding van de bestemming detailhandel.

Het moederplan, het bestemmingplan Noordoost, geeft het volgende aan:

28.4 wro-zone - wijzigingsgebied 1

Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 1' de bestemming te wijzigen ten behoeve van uitbreiding van de bestemming Detailhandel, met dien verstande dat:

- a. binnen het gebied van het wijzigingsplan dienen tenminste 275 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, waarvan tenminste 127 gebouwde parkeerplaatsen;
- b. naast detailhandelsvoorzieningen, tevens maximaal 33 woningen mogen worden gerealiseerd;
- c. parkeerplaatsen en een hellingbaan dienen te voldoen aan NEN 2443;
- d. binnen het wijzigingsplangebied dient ruimte te zijn voor straatmeubilair, ondergrondse afvalinzameling en opstelruimte voor winkelcontainers;
- e. verlies aan wateroppervlakte dient te worden gecompenseerd volgens de normen van de waterbeheerder;
- f. per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak van een winkel dienen er tenminste 6 fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd;
- g. de bestaande fietsenstalling dient te worden gehandhaafd;
- h. een inrichtingsplan dient deel uit te maken van het wijzigingsplan;
- i. middels onderzoek op het gebied van akoestiek, bodem, archeologie en middels een watertoets dient te worden aangetoond dat de wijziging mogelijk is.

Artikel 28.4 geeft aan dat de bestemming kan worden gewijzigd ten behoeve van uitbreiding van de bestemming Detailhandel. Hier staat niet dat enkel sprake mag zijn van de bestemming 'Detailhandel', maar in feite elke bestemming die noodzakelijk is voor de realisatie van de uitbreiding van de functie detailhandel.

In het ontwerp wijzigingsplan zijn naast de bestemming 'detailhandel' ook de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' opgenomen. Dit is gedaan om de functies verkeer, railverkeer en parkeren en groen te kunnen voorzien van de geëigende bestemming. Zo ontstaat rechtszekerheid dat deze functies, die nodig zijn voor het goed functioneren van de detailhandel, ook gerealiseerd en gehandhaafd blijven.

Daarnaast wordt binnen de bestemming 'Detailhandel' ook de functie wonen toegestaan. Het is in de wijzigingsregels uit het bestemmingsplan Noordoost expliciet benoemd dat naast detailhandelsvoorzieningen max. 33 woningen aan het plan toegevoegd mogen worden. Dat is met dit plan gedaan.

Conclusie

Gezien bovenstaande wordt niet buiten de wijzigingsbevoegdheid getreden.

3.2 DPO / Ladder van Duurzame Verstedelijking

De voorgenomen ontwikkeling Clinckhoeff bestaat uit de verplaatsing en vergroting van een fullservice supermarkt, de nieuwbouw van een discounter en de verbetering van het bestaande winkelcentrum. Onderzoek naar de noodzaak van een dergelijk programma, in de vorm van een DistributiePlanologisch Onderzoek (DPO) is daarmee van belang en heeft in meerdere stappen plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Noordoost en in voorbereiding op het nu voorliggende wijzigingsplan Clinckhoeff. Het betreft het onderzoek van BRO uit 2009 en in aanvulling daarop in 2011 een Notitie supermarktstructuur IJsselstein en in september 2013 de Actualisatie DPO supermarktstructuur IJsselstein, beide door Seinpost.

De uiteindelijke conclusie is dat door het toevoegen van 2 discounters, goed gespreid in IJsselstein, wordt tegemoet gekomen aan een behoefte van de consument. De locatie Clinckhoeff is daarbij de geschikte locatie gezien de ligging en de aanwezigheid van de fullservice supermarkt. Daarnaast volgt uit het onderzoek dat er geen sprake zal zijn van leegstand ten gevolge van de uitbreiding van winkelcentrum Clinckhoeff en Panoven.

De genoemde onderzoeken vormen de basis voor de beoordeling / doorlopen van de treden van de 'Ladder van Duurzame verstedelijking'. Dit is uitgebreid beschreven in paragraaf 2.2.1.1 van de toelichting van het wijzigingsplan.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen blijkt dat er discussie is over de gehanteerde cijfers. Daarom is, in opdracht van de gemeente IJsselstein, door Seinpost op een rij en gezet waar verschillen liggen t.o.v. de berekeningen van de gemeente (de rapportage door Seinpost) en van de twee indieners van zienswijzen Van Berkel (op basis van rapportage door City Works) en van Ahold (onderzoek verricht door Bureau Stedelijke Planning, hier verder aangeduid met BSP). De volledige beoordeling is als bijlage 15 bij de toelichting gevoegd.

Toevloeiing

Opvallend is dat de twee discountformules Aldi en Lidl in IJsselstein ontbreken. Dit wordt door alle partijen onderkend. Seinpost is de mening toegedaan dat indien deze zich wel vestigen in IJsselstein (als gevolg van de beide plannen, De Clinckhoeff en Panoven-Hogedijk, hiervoor is Aldi gecontracteerd) een hogere koopkrachtbinding en hogere koopkrachtoevloeiing worden gerealiseerd. Niet alle partijen houden rekening met deze verhoging (Bureau Stedelijke Planning, adviseur Ahold, doet dit niet en City Works, adviseur van Van Berkel, verhoogt wel de getallen maar minder en niet onderbouwd).

Het is vreemd dat in de zienswijzen geen rekening wordt gehouden met nieuwe marktsegmenten (die dus maar gedeeltelijk verdringen) omdat uit onderzoek is gebleken dat de marktaandeelen van Aldi en Lidl voor eind 2013 worden berekend op respectievelijk 7,4% en 9%. Samen dus liefst ca. 16%. Een toevoeging van een (van deze) formule(s) betekent dus dat bepaalde klanten (beter) worden bediend.

Inwoneraantal en inkomensniveau

Voor de uitkomst van de berekening maakt het ook uit welke bevolkingsontwikkeling IJsselstein doormaakt. Er zijn verschillende bronnen: CBS, Primos en de gemeente. Seinpost heeft het getal dat zij hanteert, teruggekoppeld met de gemeente. Het getal is hoger omdat IJsselstein meer inwoners telde in 2013 dan was geprognostiseerd. Seinpost hanteert dus een getal dat ca. 2% hoger is dan dat van de beide andere bureaus. Dit vertaalt zich meteen in omzet.

Als input worden de bestedingen per hoofd bij supermarkten, gebruikt. De bron is het HBD (Hoofd Bedrijfschap Detailhandel). Alle bureaus gaan uit van een gemiddeld hoger inkomensniveau en houden daar ook rekening mee wat betreft het bestedingsbedrag bij supermarkten.

Vloerproductiviteit

Eventuele verschillen in berekeningen zijn ook terug te brengen op verschillen in vloerproductiviteiten. Alle bureaus geven aan als bron (uiteindelijk) het HBD te hanteren. BSP hanteert eigenlijk bovendien verschillende cijfers voor uit te breiden supermarkten. De verschillen tussen Seinpost en de beide andere bureaus zijn verklaarbaar omdat deze hierbij uitgaan van de totale bedrijfsmatige vloerproductiviteit dit zijn bestedingen van de consument en die via andere kanalen (bijvoorbeeld zakelijk). Dat is onjuist omdat ze bij de bestedingen zelf (zie hierboven) steeds slechts de pure detailhandelsbestedingen hanteren en niet de totale consumptieve. Dan zou je daar dus ook de extra bestedingen toe moeten rekenen.

Niet onbelangrijk is hierbij te vermelden dat Seinpost bij haar berekeningen meeneemt dat discounters in een deel van hun winkels (150 – 200 m² WVO) artikelen verkopen die geheel buiten de bestedingen van de dagelijkse sector (food en deel hoogfrequent non-food) vallen. Het betreft non-food dat laagfrequent wordt aangekocht zoals seizoensproducten. Bij 2 discounters (één in De Clinckhoeff en één in Panoven-Hogedijk) betreft het totaal ca. 350 m² WVO.

Conclusies distributieve berekeningen

Op basis van de in de notitie aangeduide input heeft Seinpost een distributieve ruimte in de dagelijkse sector voor supermarkten in 2020 berekend van 8050 – 8150 m² WVO. Er is thans 4910 m² WVO aanwezig. Er resteert 3150 – 3250 m² WVO uitbreidingsruimte voor supermarkten. De plannen in Panoven betreffen voor de PLUS 1800 m² BVO (1500 m² WVO) en voor de Aldi 1200 m² BVO (1000 m² WVO). De Aldi heeft ca. 150 -200 m² WVO beschikbaar voor niet-dagelijkse artikelen.

De totale uitbreiding in Panoven behelst in de dagelijkse sector derhalve ca. 2300 m² WVO. In de Clinckhoeff zijn plannen voor uitbreiding van de C1000 tot 1500 m² BVO (1200 m² WVO, thans 840 m² WVO) en een discounter van 1000 m² BVO (800 m² WVO). Ook hier is straks ongeveer 150 -200 m² WVO niet-dagelijks in de discounter aanwezig.

In totaal beslaat de uitbreiding hier derhalve in supermarktmeters voor dagelijkse artikelen ruim 1000 m² WVO. In totaal wordt derhalve door de plannen van Panoven-Hogedijk en Clinckhoeff samen ongeveer 3300 m² WVO toegevoegd. Dit is ongeveer in overeenstemming met de berekende distributieve ruimte.

BSP komt op basis van haar gegevens een uitbreidingsruimte van 1850 m² WVO, doch deze dient volgens haar gebruikt te worden voor uitbreiding van bestaand aanbod. C1000 De Clinckhoeff en PLUS Zenderpark en C1000 Achterveld. Het getal ligt 1450 m² WVO lager vanwege:

- een lagere bevolkingsprognose voor 2020 (Seinpost baseert zich op harde gegevens van de gemeente),
- het ten onrechte niet aanpassen van het de percentages koopkrachtbinding en -toevloeiing door het toevoegen van nieuwe formules,
- een te onrechte gehanteerde hogere vloerproductiviteit, en
- het buiten beschouwing laten van metrages niet dagelijks bij discounters.

City Works komt tot een 1400 – 1500 m² WVO lagere distributieve ruimte dan Seinpost. Dat is terug te brengen op:

- een iets lagere bevolkingsprognose voor 2020 (Seinpost baseert zich op harde gegevens van de gemeente),
- een ten onrechte lagere koopkrachtbinding waarbij men geen rekening houdt met nieuwe marktsegmenten die hun eigen toegevoegde marktaandeel hebben,
- een iets lagere koopkrachttoevloeiing die i.t.t. Seinpost niet is onderbouwd,
- een ten onrecht gehanteerde hogere vloerproductiviteit, en het buiten beschouwing laten van metrages niet dagelijks bij discounters.

Om bovenstaande redenen is het verantwoord om een totaal oppervlak aan supermarkten na te streven van in totaal ca. 8050 – 8150 m² WVO, uitgaande van ook het specifiek toe te voegen marktsegment van de discount (die een metrage van ca. 200 m² WVO niet dagelijks voert). Er is thans 4910 m² WVO aanwezig. Resteert 3150 – 3250 m² WVO uitbreidingsruimte in dagelijkse goederen voor supermarkten op basis van de berekeningen.

In Panoven wordt ca. 2.500 m² WVO en in Clinckhoeff ca. 1.160 m² WVO gerealiseerd. Dit is totaal 3.660 m² WVO waarvan 300-400 m² WVO artikelen die geheel buiten de bestedingen van de dagelijkse sector (food en deel hoogfrequent non-food) vallen.

In totaal wordt derhalve door de plannen van Panoven-Hogedijk en Clinckhoeff samen circa 3.300 m² WVO voor dagelijkse goederen toegevoegd. Dit is ongeveer in overeenstemming met de berekende distributieve ruimte.

Hierbij is voldoende ruimte voor de uitbreiding op Panoven en Clinckhoeff en het behouden van de supermarkt op de Televisiebaan.

Deze planvorming past dus bij de berekende mogelijkheden. Bij de berekeningen is bovendien geen rekening gehouden met eventuele reële groei van het supermarktomzet. In de afgelopen 10 jaren is hiervan vrijwel altijd sprake geweest, zelfs ondanks de recessie. Slechts de tweede helft van 2013 en de eerste maanden van 2014 toonden een stilstand. Indien de economie weer aantrekt, zal dat ook weer positieve effecten hebben op de bestedingen bij supermarkten. Dat vergroot in zijn algemeenheid de vestigingsmogelijkheden van supermarkten.

Zowel de ingediende rapporten van City Works en BSO als de beoordeling door Seinpost zijn als bijlagen aan het wijzigingsplan toegevoegd.

3.3 Parkeren en verkeersgeneratie

Uitgangspunt is het in 2007 door de raad vastgestelde parkeerbeleidsplan. Deze nota schetst een kader voor de wijze waarop parkeervraagstukken op een adequate manier kunnen worden opgelost. Voor vergroting van de parkeer capaciteit is een oplossing op maat nodig vanwege de relatie met de kwaliteit van het openbare gebied. Er is een gemeentelijke normering opgenomen, die is afgeleid van de landelijke CROW-normering (bijlage 3 van het parkeerbeleidsplan). Deze normering kent bandbreedtes die in onderstaande tabel, uit het parkeerbeleidsplan van de gemeente IJsselstein, zijn weergegeven.

Tabel B3.1: parkeernormen CROW, met aanpassingen voor de gemeente IJsselstein.

Functie	Binnenstad		Schil		Rest bebouwde kom		Eenheid
	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	
Wonen							
Woning duur	1,5 ¹	1,5 ¹	1,7	1,9	1,9	2,1	woning
Woning midden	1,0 ¹	1,0 ¹	1,5	1,7	1,7	1,9	woning
Woning goedkoop	1,0 ¹	1,0 ¹	1,3	1,5	1,4	1,7	woning
Sociale huurwoningen	1,0	1,0	1,1	1,3	1,2	1,5	woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3 ¹	0,6 ¹	0,3	0,6	0,3	0,6	woning
kamerverhuur	0,2 ¹	0,6 ¹	0,2	0,6	0,2	0,6	Kamer
Winkels							
hoofdwinkelgebied	2,5	3,5	-	-	-	-	100 m² bvo
buurt- en wijkcentra	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	100 m² bvo
grootschalige detailhandel	-	-	5,5	7,5	6,0	8,0	100 m² bvo
Showroom	1,0	1,2	1,2	1,4	1,4	1,6	100 m² bvo
weekmarkt	2,5	4,0	3,5	4,5	3,5	4,5	100 m² bvo
Supermarkt	- ²	- ²	4,0	4,5	4,0	4,5	100 m² bvo
Bedrijven							
comm. dienstverlening	1,7	2,3	2,3	2,8	2,8	3,3	100 m² bvo
kantoor	1,0	1,7	1,2	1,9	1,5	2,0	100 m² bvo
arbeidsintensief bezoeker extensief	0,5	0,3	0,6	0,7	0,8	0,9	100 m² bvo
arbeidsintensief bezoeker extensief	0,7	1,2	1,7	2,2	2,5	2,8	100 m² bvo
arbeidsintensief bezoeker intensief	0,4	0,6	1,2	1,4	1,6	1,8	100 m² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8	1,7	100 m² bvo
Horeca							
café, bar, discotheek, cafetaria	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	100 m² bvo
restaurant	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	100 m² bvo
hotel	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	kamer
Museum, bibliotheek	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	100 m² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	per zitplaats
Kleinschalig theater	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	per zitplaats

Op basis van bovenstaande tabel kan een berekening gemaakt worden van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij het benutten van de maximale uitbreidingsruimte die het bestemmingsplan Clinckhoeff mogelijk maakt. Uitgangspunt is dat

de ontwikkeling Clinckhoeff valt in de categorie "buurtwinkelcentrum" en "rest bebouwde kom". Boven de winkelruimte worden 33 sociale huurwoningen gerealiseerd.

Voor de woningen zijn op basis van deze cijfers minimaal $33 \times 1,2 = 39,6$ en maximaal $33 \times 1,5 = 49,5$ parkeerplaatsen nodig. Op basis van een maximale ruimte van 5.500 m² bvo is er voor de winkelruimte een parkeerbehoefte van minimaal $55 \times 2,5 = 137,5$ en maximaal $55 \times 4,0 = 220$ parkeerplaatsen nodig.

Het totaal komt daarmee uit op minimaal 177,1 en maximaal 269,5 parkeerplaatsen. Hierbij dient een kleine nuancering gemaakt te worden omdat in de genoemde 5.500 m² bvo ook de bestaande, kleinschalige horeca valt (Chinese restaurant en het aanwezige cafetaria). Het gaat hier om circa 175 m². Op basis van de norm zou het dan voor de winkelruimte (5.500 m² - 175 m² bvo) gaan om minimaal $53,25 \times 2,5 = 133,13$ en maximaal $53,25 \times 4,0 = 213$. Daarnaast voor de horeca om $1,75 \times 12 = 21$ en maximaal $1,75 \times 14 = 24,5$. Met deze nuancering komt het minimum aantal plaatsen op 193,73 en het maximum op 287. Gemiddeld komt dat uit op circa 240 parkeerplaatsen.

De gemeente heeft besloten hier aan de bovenkant van de norm te moeten zitten voor een goed functionerend winkelcentrum en heeft hier 275 parkeerplaatsen als norm gesteld voor de ontwikkeling.

Toedeling parkeren

De aspecten verkeer en parkeren zijn zorgvuldig onderbouwd in het wijzigingsplan in de toelichting in hoofdstuk 3.2.6 'Verkeer en parkeren' en 3.4 'Inrichtingsplan'. Hierin is expliciet gemaakt waar parkeren en wegen zijn gelegen. De verkeersgeneratie kan goed worden afgewikkeld via het hoofdwegennet van IJsselstein, waaronder in belangrijke mate De Baan. In het inrichtingsplan is aangetoond dat de vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden en er sprake is van een goede verkeersafwikkeling op het terrein zelf.

Het in de wijzigingsregels benoemde inrichtingsplan, bedoeld om aan te tonen dat alle eisen betreffende verkeer en parkeren en watercompensatie gerealiseerd kunnen worden, is als zodanig in de toelichting opgenomen. De definitieve gedetailleerde uitwerking van de openbare ruimte is nog gaande, maar zal geen wezenlijke verschuivingen van functies meer laten zien.

Conclusie

In artikel 3.2.3 van de regels van het wijzigingsplan is vastgelegd dat er tenminste een gebouwde voorziening moet komen voor 127 parkeerplaatsen. In het inrichtingsplan en de toelichting is aangetoond dat de vereiste 275 plaatsen, conform wijzigingsregels uit het bestemmingsplan Noordoost, een plek hebben gekregen in de directe omgeving van het plan. Hiermee is voldoende aangetoond dat het parkeren conform de uitgangspunten wordt verzorgd.

De onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen wordt in de toelichting van het wijzigingsplan toegevoegd

3.4 Fietsparkeren

In de wijzigingsregels is aangegeven dat per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak van een winkel er tenminste 6 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Dit is in artikel 3.2.3. van de regels van het wijzigingsplan ook vastgelegd.

Het fietsparkeren is afgestemd op de nu voorziene hoeveelheid m² detailhandel, zijnde circa 5.000 m² bvo. Daarmee komt de wenselijke hoeveel fietsplaatsen op 300. In het inrichtingsplan is aangetoond dat er voldoende ruimte is voor dit aantal fietsparkeerplaatsen. Op dit moment wordt gewerkt aan het uitwerken van het inrichtingsplan en zijn 320 plaatsen ingetekend. Deze worden in clusters gerealiseerd nabij elke toegang van de passage, op het plein aan de noordzijde en een uitbreiding bij de opstapplaats van de tram, ter plaatse van de huidige fietsenstalling (die wordt gehandhaafd).

De exacte plaatsing zal afhankelijk zijn van het uiteindelijke bouwplan met de plaatsbepaling van entrees en expeditie toegangen. Dit zal nader worden uitgewerkt in het kader van de omgevingsvergunning.

Conclusie

Fietsparkeren is conform de wijzigingsregels uit bestemmingsplan Noordoost uitgewerkt in de toelichting, regels en inrichtingsplan. Hiermee is gewaarborgd dat er altijd voldoende plaatsen zijn voor de fiets. De gemeente is van mening dat er voldoende ruimte is voor de gevraagde plaatsen voor de fiets zodat op dit punt een goed functionerend winkelcentrum ontstaat. Er is hiermee geen aanleiding voor aanpassing van het wijzigingsplan.

3.5 Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit is in de toelichting van het wijzigingsplan kort beschreven met als conclusie dat de ontwikkeling 'niet in betekenende mate (NIMB) is.

Naar aanleiding van de zienswijzen is de onderbouwing hiervan toegevoegd in hoofdstuk 4.4 van de toelichting. Deze toevoeging is tevens als bijlage 1 bij deze nota zienswijzen gevoegd. De conclusie is gelijklopend.

3.6 Economische uitvoerbaarheid

Zoals te lezen in artikel 5.1 van de toelichting is met de ontwikkelaar van het vernieuwingsproject winkelcentrum Clinckhoeff, Bunnik's Exploitatiemaatschappij IJsselstein B.V. in vervolg op een in 2012 gesloten samenwerkingsovereenkomst een exploitatieovereenkomst gesloten. De ontwikkeling vindt plaats voor rekening en risico van de ontwikkelaar.

Het doel van deze exploitatieovereenkomst is om te komen tot de beoogde ontwikkeling van alle fasen van de vernieuwing van het winkelcentrum Clinckhoeff en derhalve de realisering van nieuwbouw, de renovatie van een deel van het bestaande winkelcentrum en herinrichting van het openbare gebied. In de overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over de samenwerking tussen partijen, de wederzijdse rechten en plichten en voorts afspraken over onder meer: de financiële aspecten die te maken hebben met de ontwikkeling en realisering van het vernieuwingsproject (o.a. kostenverhaal); de fasering; de vergoeding van de schade als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening (planschade); maatregelen tijdens de bouw; herinrichting openbaar gebied; duurzaamheidsmaatregelen; geschillenbeslechting en ontbinding van de overeenkomst.

De gemeente neemt een inspanningsverplichting op zich om haar publiekrechtelijke verplichtingen en bevoegdheden zodanig uit te oefenen dat de overeenkomst kan worden uitgevoerd conform de in de overeenkomst vastgelegde afspraken.

Voor de ISV subsidie is een beschikking afgegeven aan de ontwikkelaar die uitgaat van een realistische planning die gevolgd wordt in de planontwikkeling. Van genoemde staatssteun is geen sprake, dit is in het verleden door de gemeente onderzocht.

Tevens heeft Bunnik Projecten overeenkomsten gesloten met alle voor de uitvoering van het plan relevante partijen.

Conclusie

Hiermee is de economische uitvoerbaarheid en het kostenverhaal voldoende verzekerd.

hoofdstuk 4 Zienswijzen specifiek

4.1.1 Indiener zienswijze nr. 1 (De Boer)

Indiener heeft op 18 augustus 2014 een zienswijze betreffende het Ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' ingediend.

Zienswijze

1. Indiener geeft aan dat de pleinruimte wordt beperkt. Daarnaast ontbreekt ruimte voor voetgangers en ruimte voor fietsers waardoor er hinder kan ontstaan voor achterliggende buurt en flat;
2. De uitbreiding van het parkeren aan de N-O zijde en ter hoogte van de Libra flat zal de kruising van de N-O toegang met aanwezige parkeervoorziening t.b.v. de Libra flat zwaar belasten;
3. Er wordt geen rekening gehouden met de parkeervoorziening die is aangelegd voor de Libra flat. Deze moeten vrijwaard blijven voor de bewoners;
4. Er worden 12 parkeerplaatsen op de gevelrooilijn van de serres(balkons) van de Libra flat aangelegd;
5. Een onderzoeksrapport naar luchtverontreiniging ontbreekt. Hierbij is geen rekening gehouden met het verzwaren van de verkeersdruk;
6. Er is geen geluidsmeting gedaan over de Libra naar en van M. Vermeerplein;
7. Aandacht voor zwerfafval en winkelwagentjes.

Beantwoording

1. De bestaande fietsroute wordt behouden evenals de bestaande voetgangersverbinding. In de uitwerking zal zorgvuldig rekening gehouden worden met de verschillende verkeersstromen en de ruimte voor fietsen;
2. Het hele openbaar gebied rondom het winkelcentrum wordt opnieuw ingericht zodat een goede verkeersafwikkeling gerealiseerd wordt;
3. Het parkeren bij de Libra flat is niet meegenomen in parkeertelling voor het winkelcentrum, zoals is te lezen in paragraaf 3.2.6.1 in de toelichting.
4. Het gestelde is niet correct. Tussen het parkeren en de gevel wordt nog een voetpad aangelegd.
5. Zie paragraaf 3.5 en bijlage 1 van deze nota zienswijzen
6. De situatie van het Marinus Vermeerplein wijzigt nauwelijks. Het overige gebied rondom het winkelcentrum is een 30km-zone. In dit gebied wordt stapvoets gereden. Hiervoor is geen verplichting om nader onderzoek te doen;
7. Deze opmerking wordt meegenomen in de uitwerking van de inrichting openbare ruimte.

Aanpassing

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het wijzigingsplan 'Clinckhoeff'. De opmerking over zwerfafval en winkelwagentjes wordt meegenomen in de uitwerking van de inrichting openbare ruimte.

4.1.2 Indiener zienswijze nr. 2 (Horeca Nederland)

Indiener heeft op 25 augustus 2014 een zienswijze betreffende het Ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' ingediend.

Zienswijze

1. De revitalisering van dit winkelcentrum heeft tot gevolg dat het winkelcentrum een betere uitstraling krijgt. Dit voordeel lijkt echter teniet te worden gedaan als cliënt kijkt naar de mogelijkheden die het wijzigingsplan planologisch gaat bieden. Direct voor de locatie verrijst een (nieuw) gebouw, waardoor het zicht op de entree van de inrichting en op reclame-uitingen verdwijnt. Voor passanten, is daarmee niet (meer) duidelijk dat in Clinckhoeff ook een eet- en afhaalgelegenheid is.
2. Cliënt maakt zich ook zorgen over de veiligheid als hij 'verstopt' achter een ander gebouw straks zijn bedrijf moet exploiteren.
3. 'Parkeren voor de deur' valt weg. Bezoekers zijn daardoor genooddacht hun auto verder weg te parkeren en dat maakt een bezoek aan de exploitatie van cliënt minder aantrekkelijk.
4. Daarnaast krijgt cliënt te maken met maximaal 33 woningen in de directe omgeving van zijn horecabedrijf. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt niet dat de combinatie 'horeca/woningen' is meegenomen in de milieutoetsing. Er is niet nagegaan of daadwerkelijk geur- en/of geluidsoverlast valt te verwachten op basis van de normen van het Activiteitenbesluit. Cliënt heeft straks wellicht de mogelijkheid om een terras in te richten. Hij voorziet problemen als hij dit daadwerkelijk gaat aanvragen en er bewoners zijn die problemen hebben met zijn exploitatie.

Beantwoording

1. De gemeente is van mening dat de collectieve situatie van het winkelcentrum verbeterd en dat daardoor ook indiener hiervan kan mee profiteren. Daarbij wordt door het toevoegen van een volwaardige parkeerplaats aan de overzijde van de trambaan weer de bereikbaarheid vanaf 2 zijden mogelijk. Hiermee ontstaat ook vanaf de zuidzijde een beter zicht op de horecagelegenheid van indiener. Extra reclame kan hier aan bijdragen en daar is ook ruimte voor. In overleg met de ontwikkelaar kan dit aspect meegenomen worden in de totale revitalisering.
2. Het aspect veiligheid zal door de planontwikkeling voor deze specifieke functie niet noemenswaardig veranderen, daar het horecabedrijf niet werkelijk is verstopt, maar omgeven door openbaar toegankelijke ruimte.
3. In de nieuwe situatie is het winkelcentrum voorzien van voldoende parkeerplaatsen. Dat deze door de ontwikkeling anders worden georganiseerd en daardoor nieuwe looproutes of afstanden ontstaan is een gegeven. De nieuwe organisatie van het parkeren garandeert een hoge mate van functionaliteit van het winkelcentrum en de horecagelegenheid.
4. Tijdens de bouw worden voorzieningen getroffen waarmee voldaan wordt aan het Activiteitenbesluit Milieubeheer. Geluid afkomstig van terrasbezoekers maakt geen deel uit van de akoestische situatie ter plaatse. De specifieke maatregelen worden niet in het wijzigingsplan, maar bij het verlenen van de omgevingsvergunning getoetst.

Aanpassing

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het wijzigingsplan 'Clinckhoeff'. Wel zal eventuele geur- en/of geluidsoverlast voor nieuw te bouwen woningen met bouwkundige maatregelen worden gecompenseerd, zodanig dat aan alle wet- en regelgeving wordt voldaan. De specifieke maatregelen worden niet in het wijzigingsplan, maar bij het verlenen van de omgevingsvergunning, getoetst.

4.1.3 Indiener zienswijze nr. 3 (Gijs Heutink Advocaten)

Indiener heeft op 25 augustus 2014 een zienswijze betreffende het Ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' ingediend.

Zienswijze

1. Bevoegdheidsoverschrijding
De wijzigingsbevoegdheid (Bp art. 28.4) mag volgens indiener uitsluitend ter uitbreiding van de bestemming 'Detailhandel' worden gebruikt. Uit het Wijzigingsplan blijkt dat de regels verder strekken dan de aan het College gegeven bevoegdheid: er zijn nieuwe bestemmingen en functies gerealiseerd anders dan dienend tot uitbreiding van de bestemming detailhandel.
2. Verzuim terinzagelegging stukken
Bij de terinzagelegging ontbreken stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het Wijzigingsplan. Er ontbreken (deugdelijke) onderzoeken ten aanzien van duurzame verstedelijking, (lokale) leegstand, parkeren en verkeersgeneratie en flora en fauna.
Ook ontbreekt een motivering en onderzoek over de toepassing van art. 3.1.6 lid 2 Bro
3. Planvoorschriften
Artikel 3.2.1 onder e van de planvoorschriften bevat eisen ten aanzien van metrages voor detailhandel. De termen winkelvloeroppervlakte en bvo zijn niet gedefinieerd en zonder kennelijk materieel onderscheid toegepast. Dit heeft consequenties voor de berekening van onder meer representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden of actuele behoefte. De regels zullen op dit punt verduidelijkt moeten worden en de onderzoeken afgestemd op de uitkomsten.
4. Parkeren en verkeersgeneratie
Uit de toelichting blijkt dat er 275 parkeerplaatsen worden gerealiseerd waarvan er 127 als gebouwd parkeren worden uitgevoerd. Dat strookt met de omvang van de door de raad gedelegeerde bevoegdheid, maar niettemin moet het plan worden onderbouwd en gemotiveerd. De gemeente baseert zich op een parkeerbalans van Mobycom, maar deze is niet toegevoegd. Niet kan worden gecontroleerd of het plan voor wat aspecten als beoogde parkeer- en mobiliteitscapaciteit in autonome situatie, te verwachte toename van parkeerdruk en toename van verkeersgeneratie naar behoren is onderbouwd.
Men bedenke dat hoeveelheden in de wijzigingsbevoegdheid minima zijn, en dat motivering en onderzoek behoren te zien op zowel de concrete, nu voorziene planinvulling, als de maximale planologische invulling.
5. Fietsparkeren
Uit het bestemmingsplan Noordoost blijkt dat er per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak van een winkel tenminste 6 fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Uit de toelichting blijkt dat er 300 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd dat strijdig is met het moederplan.
6. Water
Het is onduidelijk of de waterbeheerder de benodigde ontheffingen of vergunningen zal afgeven. Daarmee is het onduidelijk of het plan uitvoerbaar is.
7. Luchtkwaliteit
De overweging dat bij de vaststelling van het moederplan is overwogen dat de invulling valt onder de regeling NIBM dient te worden geverifieerd aan de hand van de actuele situatie op grond van actuele kencijfers voor verkeersgeneratie bij een maximale planologisch invullen.

8. Geluid

Er is onvoldoende rekening gehouden met de effecten bij de maximale planologische invulling van de detailhandelsfuncties die overeenkomstig de actuele kencijfers van CROW de hoogste waarden voor verkeersgeneratie opleveren. De opvatting dat maatregelen om te komen tot geluidluwe gevels of buitenruimten niet reëel en haalbaar zijn is onjuist. De financiële uitvoerbaarheid van die maatregelen is niet onderzocht. Bovendien wijkt de gemeente af van haar eigen "Hogere waarden beleid IJsselstein" ten aanzien van de eisen die betrekking hebben op de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en het hebben van een balkon en verblijfsruimte aan deze geluidluwe gevel.

9. Flora en fauna

Uit de toelichting blijkt dat het onderzoek naar vleermuizen nog loopt, daarmee is onzeker of het plan uitvoerbaar is. De finale uitkomsten van de onderzoeken zullen ter inzage gelegd moeten worden.

10. Financiële uitvoerbaarheid

Het is onduidelijk of de plankosten zijn verzekerd en of het wijzigingsplan financieel uitvoerbaar is.

11. Duurzame ontwrichting, duurzame verstedelijking & winkelleegstand, Nota detailhandel

Er is geen sprake van een deugdelijke planmotivering ten aanzien van distributieplanologie en het risico van duurzame ontwrichting, duurzame verstedelijking en de effecten op leegstand terwijl die motivering rechtens vereist is. Er is onvoldoende gemotiveerd wat de effecten zijn in het geval van een invulling op grond van de maximale planologische mogelijkheden

Beantwoording

1. Zie paragraaf 3.1, "Bevoegdheidsoverschrijding"

2. Voor de genoemde stukken wordt verwezen naar bijlage 9, 10 en 11 van de toelichting.

3. De term winkelvloeroppervlak wordt in artikel 3.2.1 lid e inderdaad per abuis genoemd. Dit wekt verwarring en zal worden vervangen door 'oppervlak'. Hiermee komt de term 'winkelvloeroppervlak' niet meer voor in de regels.

Voor de definitie van het bruto vloeroppervlak wordt verwezen naar de NEN-norm (NEN 2580). Hierin wordt dit oppervlak gedefinieerd als:

"De bvo van een ruimte of van een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen."

Om verschil in interpretatie te voorkomen wordt verwezen naar deze normering en wordt het begrip niet toegevoegd in het wijzigingsplan.

4. Zie paragraaf 3.3, "Parkeren en verkeersgeneratie"

5. Zie paragraaf 3.4, "Fietsparkeren"

6. Er is overleg geweest met de waterbeheerder en deze is akkoord met de voorgestelde oplossing. Zie hiervoor ook bijlage 2 van de toelichting. Ook op het 2e ontwerp heeft het waterschap nogmaals positief gereageerd. Deze reactie wordt aan het wijzigingsplan toegevoegd.

7. Zie paragraaf 3.5, "luchtkwaliteit", en bijlage 1 bij deze nota zienswijzen

8. Het merendeel van de woningen vallen in de categorie 48 - 53 dB Lden. Het hogere waarden beleid stelt dat voor deze woningen gestreefd wordt naar een geluidluwe gevel of buitenruimte. Uit het akoestisch rapport van SPA blijkt dat bron- en overdrachtsmaatregelen stuiten op financiële, stedenbouwkundige en verkeerskundige bezwaren. Ten

aanzien van ontvanger maatregelen kan gesteld worden dat een vliesgevel vanuit architectonisch oogpunt niet gewenst is.

Voor drie van de dertig woningen bedraagt het totale geluidsniveau LCUMplus meer dan 53 dB Lden maar minder dan 64 dB Lden. Volgens het hogere waarden beleid van de gemeente betekent voor deze woningen een geluidluwe gevel of geluidluwe buitenruimte aanwezig zijn, en er moet minimaal 1 verblijfsruimte aan de geluidluwe zijde zijn gesitueerd. Deze woningen zijn zodanig gesitueerd dat deze zich lenen voor afzonderlijke maatregelen. Uit het akoestisch rapport blijkt echter dat met maatregelen aan de loggia's en balkons het niet mogelijk is om de gewenste geluidluwe zijde te realiseren. Ook zullen deze buitenruimten na maatregelen niet geluidluw zijn.

De bouw van de appartementen zijn nodig om de noodzakelijke herbouw en herinrichting van het winkelcomplex te kunnen financieren. De leefbaarheid van het gebied (tegengaan van verpaupering) weegt hierin zwaarder dan het strikt volgen van het gemeentelijke hogere waarden beleid. De woningen moeten wel voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Hierin zijn eisen gesteld voor de geluidwering van uitwendige scheidingsconstructies van verblijfsgebieden en verblijfsruimten in nieuw te bouwen woningen. Door het treffen van geluidwerende maatregelen wordt het geluid van buitenaf (zo ook aan de winkelzijde) gedempt tot minimaal het vereiste binnenniveau voor verblijfsgebieden en verblijfsruimten zoals genoemd in Bouwbesluit 2012

9. Het noodzakelijke vleermuizenonderzoek is conform de hiervoor geldende termijnen doorlopen en recent afgerond. Uit dit onderzoek komt het volgende naar voren

Conclusie zomer- en kraamverblijfplaatsen

Tijdens geen van de uitgevoerde veldbezoeken zijn in- of uitvliegende vleermuizen waargenomen op de onderzoekslocatie. De aanwezigheid van een functie als kraamverblijf of zomerverblijf kan hiermee worden uitgesloten.

Conclusie paar/baltsverblijven

Met voldoende zekerheid kan worden gesteld dat in de bebouwing op de onderzoekslocatie geen paarverblijven aanwezig zijn. Er is ook geen sprake van terreindelen door vleermuizen waar baltsvluchten worden uitgevoerd.

Conclusie vliegroute

Tijdens geen van de veldrondes werden lijnvormige vliegbewegingen waargenomen. De aanwezigheid van een vliegroute langs de trambaan is middels het onderzoek niet aangetoond. Gelet op de verlichting ter plaatse is een dergelijke functie ook niet aannemelijk.

Deze conclusies worden toegevoegd aan hoofdstuk 4.8 van de toelichting. Het aanvullend rapport wordt als bijlage 14 bij de toelichting van het wijzigingsplan gevoegd.

10. Zie paragraaf 3.6, "economische uitvoerbaarheid"
11. Zie paragraaf 3.2, "DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking".

Aanpassing

Deze zienswijze leidt op punten tot aanpassing van het wijzigingsplan 'Clinkhoeff', conform datgene wat genoemd is in hoofdstuk 3. Daarnaast wordt de term winkelvloeroppervlak verwijderd uit artikel 3.2.1 lid e. Tevens wordt de reactie van de waterbeheerder toegevoegd aan het wijzigingsplan.

4.1.4 Indiener zienswijze nr. 4 (Boekel De Nerée)

Indiener heeft op 26 augustus 2014 een zienswijze betreffende het Ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' ingediend.

Zienswijze

Clïente is eigenaar van een pand aan de Televisiebaan, gehuurd door JUMBO. Het huurcontract loopt tot 2017. Een verzoek om verlenging van het huurcontract heeft JUMBO afgewezen. Reden daarvoor is onder andere de voorgenomen ontwikkeling in het winkelcentrum Clinckhoeff.

1. Detailhandelsstructuur
Het uitbreidingsplan heeft nadelige gevolgen voor zijn winkelpand en het woon-, leef- en ondernemersklimaat aldaar. Daarmee moet onder andere gedacht worden aan (onaanvaardbare) structurele leegstand. De uitbreiding zal voorts zorgen voor een duurzame ontwrichting van de gewenste detailhandels – en voorzieningenstructuur in IJsselstein. Het ontwerp wijzigingsplan houdt onvoldoende rekening met zijn belangen en voorziet niet in een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt temeer nu voor die uitbreiding geen actuele (regionale) behoefte (ladder voor duurzame verstedelijking) bestaat en/of is aangetoond.
2. Procedureel
College maakt ongeoorloofd gebruik van wijzigingsbevoegdheid. In het ontwerp wijzigingsplan zijn naast de bestemming 'detailhandel' ook de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' toegevoegd. De wijzigingsbevoegdheid als geregeld in artikel 28.4 biedt die mogelijkheid niet.
3. Fietsparkeren
Het ontwerp wijzigingsplan voldoet niet aan de wijzigingsvoorwaarden. Zo worden slechts 300 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd (5.000 m2 bvo aan winkels) terwijl het ontwerp wijzigingsplan "Clinckhoeff" veel meer m2 bvo aan detailhandel toelaat.
4. Ladder duurzame verstedelijking / leegstand
Indiener geeft aan dat geen aandacht, althans uiterst summier, foutief en op grond van verouderde onderzoeken, wordt besteed aan de ladder voor duurzame verstedelijking en het feit dat deze niet is doorlopen. Die ladder moet voor zowel bestemmingsplannen als wijzigingsplannen worden doorlopen. Indiener geeft aan dat hierbij moet worden aangetoond dat er een actuele regionale behoefte is aan nieuwe stedelijke ontwikkeling en dat deze niet in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden. De behoefte ontbreekt en derhalve kan geen medewerking worden verleend. Door de ladder van duurzame verstedelijking niet op zorgvuldige wijze toe te passen, te onderzoeken en te doorlopen wordt in strijd gehandeld met artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Bovendien is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening en zorgvuldige voorbereiding van het ontwerp wijzigingsplan.

Er is nog geen overeenstemming tussen JUMBO en C1000 en ook niet met de discounter dat aangeeft dat er geen sprake is van een actuele regionale behoefte. Dit is wel het geval in Panoven en met die ontwikkeling wordt de kwantitatieve en kwalitatieve bestedingsruimte reeds ingevuld.

Er moet rekening gehouden worden met structurele leegstand. CityWorks heeft voor indiener onderzocht wat de consequenties zijn voor haar pand. De conclusie is dat de voorliggende plannen voor Panoven en Clinckhoeff ver boven de aanwezige uitbreidingsruimte uit stijgen. Op korte termijn is leegstand van het pand aan de Televisiebaan zeer waarschijnlijk en op langere termijn zullen andere boodschappencentra in IJsselstein het moeilijk krijgen. Leegstand is een reëel scenario, vooral voor het cluster in de wijk Achterveld

5. Verkeer en parkeren
Er is geen onderzoek verricht naar de aspecten 'verkeer' en 'parkeren'. Er is in het verleden onderzoek naar verricht, maar dit is niet ter inzage gelegd en niet geactualiseerd. De toevoeging van m2 detailhandel/dienstverlening heeft een verkeersaantrekkende werking (van zowel bezoekers als bevoorradingsverkeer) welke in het kader van zorgvuldige voorbereiding had moeten worden onderzocht. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen zal moeten aansluiten bij de maximale mogelijkheden die het ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' biedt. Er is niet middels een voorwaardelijke

verplichting geregeld dat er tenminste 275 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. Dit is in strijd met de wijzigingsbevoegdheid.

6. Water

Noodzakelijke watercompensatie is onvoldoende verankerd middels voorwaardelijke verplichting. De watercompensatie is op geen enkele wijze juridisch verankerd in het ontwerp wijzigingsplan. Onduidelijk is of de kosten van de watercompensatie zijn mee genomen inde anterieure overeenkomst.

7. Luchtkwaliteit

Onderzoek naar luchtkwaliteit ontbreekt ten onrechte

8. Kostenverhaal

Het kostenverhaal is onvoldoende gewaarborgd nu er door de gemeente met de grondeigena(a)r(en) nog geen anterieure overeenkomst is gesloten en ook geen ontwerpexploitatieplan ter inzage is gelegd. Indiener is van mening dat met het sluiten van een anterieure overeenkomst met de ontwikkelende partij niet anderszins is verzekerd als bedoeld in artikel 6.12 Wro. Daarvoor dient de anterieure overeenkomst te worden gesloten met (alle) grondeigena(a)r(en). Indien dat niet het geval is zal alsnog een ontwerpexploitatieplan ter inzage moeten worden gelegd.

Daarbij wijst cliënte er nog op dat het vreemd is dat de ISV-subsidie niet wordt genoemd in de toelichting. Het is niet uit te sluiten dat de subsidie komt te vervallen en dan zal aannemelijk gemaakt moeten worden dat het plan ook zonder de subsidie economisch/financieel uitvoerbaar is.

Hetzelfde geldt voor de door de gemeente te leveren grond. Een taxatierapport daarvoor is ten onrechte niet opgesteld en/of niet ter inzage gelegd waardoor in strijd met de Europese staatsteun regels wordt gehandeld.

Overigens vraagt cliënte zich ook af of de te sluiten anterieure overeenkomst rekening houdt met voor vergoeding in aanmerking komende planschade.

Beantwoording

1. Zie paragraaf 3.2, "DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking"

2. Zie paragraaf 3.1, "Bevoegdheidsoverschrijding"

3. Zie paragraaf 3.4, "Fietsparkeren"

4. Zie ook paragraaf 3.2. Het aspect leegstand hangt nauw samen met de marktruimte voor supermarkten zoals beschreven bij punt 4. CityWorks heeft in opdracht van indiener een Ruimtelijke Impactanalyse planinitiatieven gemaakt. In het onderzoek van CityWorks worden andere aannames gebruikt dan in het rapport van Seinpost. Met name de koopkrachtbinding en de toevloeiing van elders zijn structureel lager. In het rapport wordt niet aangegeven waar deze afwijking op gebaseerd is. Dit verklaart echter wel direct de conclusie dat er slechts ruimte is voor uitbreiding van circa 2.000m² i.p.v. de 3.350m² die Seinpost aangeeft. Dit is in basis ook het discussiepunt waarop de stukken over leegstand zich op baseren. Als teveel winkelruimte wordt gebouwd dan ontstaat uiteraard leegstand, maar op basis van de gegevens van Seinpost is de behoefte groter en ontstaat dus ook geen leegstand.

Gesteld wordt dat niet wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit is echter niet correct. Met de rapportages van Seinpost als onderbouwing is de ladder voor duurzame verstedelijking zorgvuldig doorlopen. Indiener is het echter niet eens met de conclusies uit de rapporten en daarmee niet met de wijze waarop de treden uit de ladder voor duurzame verstedelijking zijn doorlopen.

Daarbij stelt de indiener dat de uitbreiding van Clinckhoeff niet gezien kan worden als een versterking van bestaand stedelijk gebied omdat er nieuwe gebouwen worden opgericht. Ook dit standpunt is niet correct. Clinckhoeff is een bestaand winkelcentrum dat wordt gerevitaliseerd en versterkt, mede door een toevoeging van winkelruimte. Hier is dus wel degelijk sprake van een ontwikkeling in de zin van 'bestaand stedelijk gebied'. De conclusie van CityWorks dat de verhouding supermarktruimte en ruimte voor overige winkelruimte 2:1 zou moeten zijn in plaats van de huidige 1:2

bevestigt de noodzaak om voor de levensvatbaarheid aan dit bestaande winkelgebied extra supermarktruimte toe te kennen.

Geconcludeerd moet worden dat de ladder voor duurzame verstedelijking juist is doorlopen, maar dat er verschil van inzicht is over de aannames die ten grondslag liggen aan de berekening van uitbreidingsruimte voor de supermarkten in IJsselstein. In dat kader wordt verwezen naar paragraaf 3.2 en is als bijlage 15 bij de toelichting.

5. Zie paragraaf 3.3, "Parkeren en verkeersgeneratie"
6. Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven akkoord te zijn met de voorgestelde vorm van waterberging en de wijze zoals die is opgenomen in het wijzigingsplan. Een afschrift van dit advies is te vinden als bijlage 2 bij de toelichting van het wijzigingsplan. De uitvoer zal uiteraard conform het getoonde inrichtingsplan en eisen van het Hoogheemraadschap zijn.
7. Zie paragraaf 3.5, "Luchtkwaliteit" en bijlage 1 bij deze nota zienswijzen
8. Zie paragraaf 3.6, "Economische uitvoerbaarheid".

Aanpassing

Deze zienswijze leidt op punten tot aanpassing van het wijzigingsplan 'Clinckhoeff', conform datgene wat genoemd is in hoofdstuk 3.

4.1.5 Indiener zienswijze nr. 5 (Stibbe)

Indiener heeft op 28 augustus 2014 een zienswijze betreffende het Ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' ingediend.

Zienswijze

Deze zienswijze richt zich tegen alle onderdelen van het Wijzigingsplan, voor zover daarmee wordt voorzien in een planologisch kader ten behoeve van de realisatie van detailhandel en de daarmee samenhangende voorzieningen.

1. **Parkeren**
Ten onrechte is niet voorzien in een planregel die er in voorziet dat de gronden aangewezen voor 'Detailhandel' niet in gebruik mogen worden genomen indien niet is voorzien in 275 parkeerplaatsen.
2. **Wijzigingsbevoegdheid van het College**
Inspreker betwijfelt in hoeverre het programma uit het Wijzigingsplan past binnen de wijzigingsvoorwaarden, en in hoeverre het Wijzigingsplan gerechtvaardigd is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, gelet op de betrokken belangen.
3. **Detailhandel en supermarktstructuur**
Cliënten merken op dat de notitie van Seinpost uit 2011 ten onrechte niet ter inzage is gelegd.
Cliënten zijn van oordeel dat de stukken van Seinpost niet aangemerkt kunnen worden als DPO of als een vergelijkend onderzoek aangemerkt kunnen worden. De Notitie bevat alleen een beschrijving van de brainstormsessie en de Actualisatie borduurt daar op door. Daarmee resteert allee het DPO onderzoek van BRO en dat is al bijna 5 jaar oud.

Cliënten menen dat de documenten verouderd zijn en onvoldoende zorgvuldig en hebben aan Bureau Stedelijke Planning (BSP) de opdracht gegeven een nieuw onderzoek uit te voeren:

De ontwikkeling voor Clinckhoeff kan niet los gezien worden van de ontwikkeling van Panoven, die ook voorziet in een uitbreiding van het supermarktaanbod. Conclusie van BSP is dat de distributieve ruimte in IJsselstein het goed mogelijk

maakt om het gevestigde supermarktaanbod te versterken, maar dat de distributieve ruimte onvoldoende is voor het volledige programma aan nieuwe supermarkten dat wordt beoogd met de plannen Clinckhoeff en Panoven. Daarbij is de optimalisatie en versterking van het gevestigde supermarktaanbod belangrijker dan de vestiging van nieuwe supermarkten.

De realisatie van de voorgenomen supermarkten (Clinckhoeff en Panoven) zal een verdringingseffect hebben waardoor niet alle supermarkten in IJsselstein op termijn voldoende toekomstperspectief hebben.

4. Ladder voor Duurzame verstedelijking

Clënten menen dat er gebruik is gemaakt van verouderde onderzoeken en dat geen rekening is gehouden met de verplichting uit artikel 3.1.6 lid 2 Bro om aan de ladder te toetsen. Daarbij kunnen cliënten zich niet verenigen met de conclusies van het College. Uit het onderzoek van BSP blijkt dat er geen distributieve ruimte bestaat en vraag is naar de ontwikkelingen en leegstand daarom voor de hand ligt.

Bij de eerste trede van de ladder voor duurzame verstedelijking moet de behoefte worden afgewogen tegen het bestaande aanbod waarbij rekening is gehouden met het voorkomen van leegstand. Een actuele behoefte aan nieuwe supermarkten bestaat niet in IJsselveld. Leegstand dreigt met name voor het buurtwinkelcentrum Achterveld. Daarbij komt het risico op toenemende leegstand in het centrum van IJsselstein en een substantieel omzeteffect op het functioneren van de Albert Heijn.

Conclusie is dat de ontwikkelingen samengenomen niet goed te motiveren zijn aan de hand van de ladder. Er is behoefte aan optimalisatie, maar de voorziene toename van het supermarktaanbod is veel groter dan de actuele behoefte. Dit zal leegstand tot gevolg hebben. Al met al is er sprake van onaanvaardbare gevolgen voor het ondernemersklimaat.

5. Economische uitvoerbaarheid

Er is nog steeds geen exploitatieovereenkomst getekend en cliënten gaan er van uit dat dit niet op korte termijn zal gebeuren. Dit leidt mogelijk tot strijd met artikel 6.12 Wro

De financiële uitvoerbaarheid is voor een groot deel afhankelijk van een uit te keren ISV-subsidie en de inbreng van het perceel door de gemeente om niet, danwel voor een prijs ver onder de marktwaaarde

Clënten menen dat de ISV subsidie niet zal worden uitgekeerd omdat het er op lijkt dat de mijlpalen, zoals Gedeputeerde Staten deze hebben gesteld, niet zullen worden gehaald. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan onvoldoende aangetoond.

Clënten menen dat de grondinbreng van de gemeente, zonder daarvoor een inbrengprijs in rekening te willen brengen, moet worden aangemerkt als een voordeel dat met staatsmiddelen is bekostigd. Daarmee lijkt sprake van strijd met artikel 107 lid 1 van het Verdrag van de werking van de Europese Unie. Zonder de inbreng van de grond is het wijzigingsplan niet uitvoerbaar. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan onvoldoende aangetoond.

6. Uitkomst Overleg

De toelichting geeft geen blijk van overleg dat is gevoerd met de provincie. Daarmee is niet voldaan aan artikel 3.1.6 en artikel 3.1.1 Bro.

Beantwoording

1. Zie paragraaf 3.3, "Parkeren en verkeersgeneratie"
2. Zie paragraaf 3.1, "Bevoegdheidsoverschrijding"
3. Zie paragraaf 3.2., "DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking"
4. Zie paragraaf 3.2., "DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking"
5. Zie paragraaf 3.6, "Economische uitvoerbaarheid"
6. Het te ontwerp wijzigingsplan is door de provincie beoordeeld en deze heeft aangegeven dat het voorliggende plan geen aanleiding gaf om opmerkingen te plaatsen. Het plan is niet opnieuw aan de provincie voor gelegd.

Aanpassing

Deze zienswijze leidt op punten tot aanpassing van het wijzigingsplan 'Clinckhoeff', conform datgene wat genoemd is in hoofdstuk 3. Daarnaast zal de reactie uit het vooroverleg met de Provincie worden toegevoegd.

4.1.6 Indiener zienswijze nr. 6.

Indiener heeft op 27 augustus 2014 een zienswijze betreffende het Ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' gegeven.

Zienswijze

Clïente exploiteert een winkel in bloemen en planten, zaden en tuinbenodigdheden in Clinckhoeff. In de huidige situatie is de winkel van cliënte een zichtlocatie die van alle zijden goed bereikbaar is zonder enige verkeershinder.

1. Zichtlocatie en hinder

Het ontwerp-wijzigingsplan voorziet in een revitalisering en uitbreiding van het huidige winkelbestand. De bevoorrading van alle winkels en overige bedrijven zal plaatsvinden via een expeditiestraat, die zal worden aangelegd tussen de trambaan en het winkelcentrum, met name aan de zijde waar cliënte thans haar bloemenboetiek op zichtlocatie heeft. Die zichtlocatie dreigt te verdwijnen indien tot op een meter van de gevel en de deuropening de bevoorrading

Van al deze bedrijven met zwaar vrachtverkeer plaatsvindt. Als vaststaand kan worden aangenomen dat de expeditiestraat permanent en dus de gehele dag zal worden benut voor het opstellen van zwaar vrachtverkeer ten behoeve van het laden en lossen. Doordat vrachtwagens op elkaar moeten wachten zal ernstige verkeerscongestie sprake zijn. Behalve stank-, roet-, stof-, geluid- en trillingshinder zal gedurende de wachttijden de daglichttoetreding in de bloemenboetiek ernstig worden beperkt.

Daarbij komt dat het pand niet is onderheid waardoor ernstige scheurvorming door trillingshinder zal plaatsvinden, waarnaar evenmin onderzoek is verricht.

De boetiek is voor het winkelend publiek niet meer herkenbaar door het aanwezige vrachtverkeer op minder dan een meter van de gevel en de afsluiting van de doorgang van tussen de bestaande bouw en nieuwbouw.

Het voortbestaan van cliëntes bedrijf komt in gevaar waardoor financiële schade zal ontstaan.

2. Nut en noodzaak / DPO

Naar mening van cliënte is nut en noodzaak van de revitalisering en uitbreiding niet aangetoond.

Naar mening van cliënte wordt al te gemakkelijk en te lichtvaardig omgegaan met de resultaten uit het BRO-onderzoek. De 'Actualisatie' van Seinpost kan aan de conclusies niet afdoen, aangezien de actualisatie niet vergelijkbaar is met het gedegen onderzoek van BRO.

3. Wijzigingsvoorwaarden

Het plan voorziet niet in tenminste 275 parkeerplaatsen;

4. Plankosten

Er is onvoldoende duidelijkheid of de plankosten anderszins zijn verzekerd aangezien, voor zover bekend, er nog steeds geen sprake is van een ondertekende exploitatie overeenkomst of anterieure overeenkomst.

5. Vooroverleg

De toelichting geeft onvoldoende inzicht in de uitkomsten van het overleg dat is gevoerd met de provincie en het Hoogheemraadschap.

6. Ladder voor duurzame verstedelijking

Plan voldoet niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking, in aanmerking nemende dat de verschillende (gedateerde) onderzoeken naar actuele behoefte en distributieplanologische ruimte elkaar tegenspreken.

Beantwoording

1. Bij lang niet alle bedrijven/ondernemers zal de expeditie middels zwaar vrachtverkeer gebeuren. Indien ten gevolge van trillingen aanpassingen noodzakelijk zijn van zullen in overleg met de eigenaar voorzieningen getroffen worden.
De winkel van reclamant zal zowel via de huidige toegang naar passage als vanaf het nieuw aan te leggen parkeerterrein, ten zuiden van de trambaan, bereikbaar zijn. De zichtbaarheid wordt daardoor t.g.v. de ontwikkeling zeker niet verminderd. Ook de bestaande tramhalte blijft gewoon behouden. De toevoeging van extra parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de trambaan zorgt naar verwachting eerder meer mensen langs winkel van reclamant zullen lopen dan minder. Voor eventuele waardedaling en omzetsderving wordt verwezen naar de mogelijkheid om een verzoek tot planschade in te dienen bij de gemeente.

Er is zorgvuldig gekeken naar de confrontatie tussen voetgangers en het expeditie verkeer. De inrichting van het gebied rondom de winkel van reclamant zal worden ingericht als voetgangersgebied en veiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt. De uitwerking van dit gebied is in paragraaf 3.4.2. van de toelichting uitgebreid beschreven en van een afbeelding voorzien. Hierin wordt duidelijk dat met een versmalling en drempelconstructie de snelheid van het expeditie verkeer tot een minimum wordt verlaagd.

Bij de boetiek zal geen sprake zijn van stilstaand verkeer. Voor het volledige gebied (geel in de afbeelding in de toelichting) tussen de drempels zal een stop-/parkeerverbod van kracht zijn. Hierdoor blijft dit beschikbaar als publiek wandelgebied en van genoemde beperking van de daglichttoetreding zal dan ook geen sprake zijn. Ook genoemde zaken als geluid en roet zullen hierdoor tot een minimum beperkt worden.

De eventuele gevolgen van trillingen zullen vooraf in beeld worden gebracht en eventuele aanpassingen aan de bouw zullen in overleg met de eigenaar getroffen worden.

2. Zie paragraaf 3.2, "DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking"
3. Zie paragraaf 3.3, "Parkeren en verkeersgeneratie"
4. Zie paragraaf 3.6, "Economische uitvoerbaarheid"
5. Het 1e ontwerp wijzigingsplan is door de provincie beoordeeld en deze heeft aangegeven dat het voorliggende plan geen aanleiding gaf om opmerkingen te plaatsen. Het plan is niet opnieuw aan de provincie voor gelegd.

Voor de reactie van het Hoogheemraadschap wordt verwezen naar bijlage 2 van de toelichting en de reactie in paragraaf 4.1.8 van deze nota.

6. Zie ook paragraaf 3.2, "DPO, Ladder van Duurzame Verstedelijking".

Aanpassing

Deze zienswijze leidt niet tot een aanvulling in het wijzigingsplan 'Clinckhoeff' in de vorm van de uitwerking van de inrichting ter plaatse van de trambaanovergang.

4.1.7 Indiener zienswijze nr. 4.

Indiener heeft op 19 augustus 2014 een zienswijze betreffende het ontwerp wijzigingsplan 'Clinckhoeff' gegeven.

Zienswijze

1. De zienswijze betreft vooral het inrichtingsplan van de openbare ruimte. Volgens indiener zullen de hoogteverschillen tot gevolg zullen hebben dat de inrichting niet volgens de huidige kaart kan worden uitgewerkt. Indiener verwacht dat er daardoor minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

2. Indiener vindt de situatie met betrekking tot de halte en de inpassing van de trambaan onvoldoende doordacht. Goede en veilige uitwerking van veilige duidelijke overgangen voor voetgangers is noodzakelijk.
3. Verkeersveiligheid in combinatie met expeditie: de verkeersveiligheid in combinatie met het voetgangers en fietsverkeer in het algemeen. Dat geldt vooral voor de expeditiestraat langs en over de trambaan en dan vooral het gedeelte waar de ontsluiting voor expeditie verkeer de trambaan tezamen met het fietsverkeer kruist, alsook voor het gedeelte waar veel gemanoeuvreerd wordt om keren en terug te rijden naar de Planetenbaan.
4. Onduidelijke en onveilige voetgangersverbindingen: op welke wijze wordt het oversteken over de trambaan vorm gegeven naast de grijs gearceerde strook? En hoe wordt de veiligheid gewaarborgd? Hoe wordt de oversteek tussen Mercurius en Pollux uitgevoerd?
5. Tijdens de laatste presentatie is aangegeven dat de gemeente in het kader van de omgevingsvergunning nog een informatieavond zou geven. Dit informatiemoment is achterwege gebleven, ten gevolge daarvan is naar mening indiener de inspraak sterk beperkt.

Beantwoording

1. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte geeft een realistisch voorstel voor de inrichting van de buitenruimte, waarin eveneens rekening is gehouden met hoogteverschillen in het maaiveld. Dit voorstel wordt op dit moment technisch uitgewerkt waarbij aantallen parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd conform de uitgangspunten uit het wijzigingsplan.
2. De situatie met betrekking tot de halte, de inpassing van de trambaan, de overgangen en het expeditie verkeer zijn integraal en in een samenwerking tussen ontwerpers en specialisten op het terrein van verkeer en openbare ruimte bekeken. In verschillende bijeenkomsten is specifiek op het punt van de expeditiestraat en de oversteek van de trambaan een nadere uitwerking getoond. Deze uitwerking is uitgebreid in de toelichting opgenomen, hoofdstuk 3.4.2 Expeditiestraat. Hierin wordt duidelijk dat met een versmalling en drempelconstructie de snelheid van het expeditie verkeer tot een minimum wordt verlaagd. Daar waar mensen de trambaan oversteken is een markering aangebracht en gezorgd voor voldoende overzicht. Met de BRU (eigenaar trambaan) wordt bekeken of signalering wordt toegevoegd ter plaatse van de trambaan
De zone tussen trambaan en winkelcentrum is niet bedoeld voor fietsers.
3. Zie beantwoording 2. Het expeditie verkeer zal in principe doorrijden en niet keren. Er is wel de mogelijkheid om (bij noodgevallen en opstopping) te keren en daarin is in de plannen rekening mee gehouden. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waarin het fietspad wordt gebruikt om te keren.
4. Zie beantwoording 2. De oversteek Mercurius en Pollux wordt in dit plan niet aangepast.
5. Het plan is met de planbegeleidingsgroep nader besproken en uitgewerkt. Deze groep bestond uit belanghebbenden en omwonenden.

Aanpassing

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan 'Clinckhoeff'.

4.1.8 Reactie Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

In de reactie op 17 maart 2014 heeft het hoogheemraadschap positief geadviseerd op het plan. Deze reactie is als bijlage 2 bij de toelichting van het wijzigingsplan te vinden. Het nieuwe ontwerp is nogmaals toegestuurd aan het hoogheemraadschap en deze heeft op 18 juli 2014 per mail het volgende aangegeven:

Van: watertoets@hdsr.nl [<mailto:watertoets@hdsr.nl>]

Verzonden: vrijdag 18 juli 2014 13:20

Aan: Natasja Versteegh

Onderwerp: Wateradvies Ontwerp wijzigingsplan De Clinckhoeff 2e inzage

Beste Natasja,

Op 17 maart 2014 hebben wij positief geadviseerd op het ontwerp wijzigingsplan (zie bijlage). Wij zien geen aanleiding om ons advies te wijzigen.

Met vriendelijke groet,

Dries Schuwer
Telefoon 030-6345890 / 06-11614702
Adviseur watertoetsproces
Afdeling Planvorming en Advies

Werkzaam op: ma-di-wo



Email: watertoets@hdsr.nl

Adres: Postbus 550, 3990 GJ HOUTEN

Bezoekadres: Poldermolen 2

hoofdstuk 5 Conclusie

Er zijn gedurende de tervisielegging van het wijzigingsplan 'Clinckhoeff' zeven zienswijzen ontvangen en een reactie van het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap bevestigt haar positieve advisering. Deze reactie wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting.

Op de zienswijzen is in hoofdstuk 3 en 4 inhoudelijk ingegaan. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen wordt het wijzigingsplan op de volgende onderdelen aangepast:

- Naar aanleiding van de discussie over DPO en de Ladder van Duurzame Verstedelijking is door Seinpost een aanvullende notitie opgesteld ter onderbouwing van de gebruikte cijfers. De ingediende rapporten van City Works en BSO en de beoordeling door Seinpost worden als bijlagen bij de toelichting toegevoegd en de conclusies worden verwerkt in de toelichting.
- Naar aanleiding van de zienswijzen is in deze nota nader onderbouwd hoe de gemeente is gekomen tot het aantal van 275 parkeerplaatsen. Deze onderbouwing wordt in de toelichting van het wijzigingsplan toegevoegd.
- Het aspect luchtkwaliteit is in de toelichting van het wijzigingsplan kort beschreven met als conclusie dat de ontwikkeling 'niet in betekenende mate (NIMB) is. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de onderbouwing hiervan toegevoegd in hoofdstuk 4.4 van de toelichting. Deze toevoeging is tevens als bijlage bij deze nota zienswijzen gevoegd.
- De conclusies uit het vleermuizenonderzoek worden toegevoegd aan hoofdstuk 4.8 van de toelichting. Het aanvullend rapport wordt als bijlage bij de toelichting van het wijzigingsplan gevoegd.
- De term winkelvloeroppervlak wordt verwijderd uit artikel 3.2.1 lid e.
- De opmerking over zwerfafval en winkelwagentjes wordt meegenomen in de uitwerking van de inrichting openbare ruimte. Dit leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
- Eventuele geur- en/of geluidsoverlast voor nieuw te bouwen woningen met bouwkundige maatregelen worden gecompenseerd, zodanig dat aan alle wet- en regelgeving wordt voldaan. De specifieke maatregelen worden niet in het wijzigingsplan, maar bij het verlenen van de omgevingsvergunning, getoetst. Dit leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
- De reactie uit het vooroverleg met de Provincie wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het wijzigingsplan.
- De tekst m.b.t. de economische uitvoerbaarheid wordt aangevuld conform de tekst van hoofdstuk 3.6 van deze nota zienswijzen.

Bijlage 1 Luchtkwaliteit

Wet luchtkwaliteit

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit. De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ vastgesteld op 11 juni 2011 voor PM₁₀ en 1 januari 2015 voor NO₂.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties elk niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgang vinden volgens de Wet luchtkwaliteit als tenminste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Als de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

Beoordeling luchtkwaliteit

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn voor verschillende functiecategorieën kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze categorieën betreffen landbouwinrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties en een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

Voor woningbouw geldt dat bij één ontsluitingsweg (daarvan is hier sprake) er sprake is van een ontwikkeling die niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt bij een aantal van 1.500 nieuwe woningen. Sec de toevoeging van 33 woningen valt derhalve te kwalificeren als NIBM. De toevoeging van de extra supermarktruimte past echter niet in één van de hiervoor genoemde functiecategorieën. Daarom is nader beschouwd of de ontwikkeling van het project aan de normen van de Wet luchtkwaliteit voldoet.

Verkeersgeneratie voorgenomen ontwikkelingen

In het bestemmingsplan is de maximale ruimte van 5.500 m² bvo detailhandel geregeld. Hierbij is maximaal 2.500 m² bvo (circa 1.875 m² wvo) aan supermarktruimte voor de dagelijkse sector mogelijk. In de huidige situatie heeft de supermarkt, de C1000, 1.100m² bvo (circa 825 m² wvo). Er wordt zodoende een uitbreiding mogelijk gemaakt van 1.400 m² bvo aan supermarkt voor de dagelijkse sector.

De verkeersaantrekkende werking van deze extra supermarktruimte is bepaald op basis van kengetallen uit de CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen - kengetallen gemotoriseerd verkeer'.

Uitgaande van een 'sterk stedelijk gebied' in de 'rest bebouwde kom' dient rekening gehouden te worden met de verkeersaantrekkende werking van gemiddeld 61,1 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. Dit betekent dat de totale

verkeersgeneratie 855 mvt/etm bedraagt. Daarbij is uitgegaan dat 1% van de extra verkeersbewegingen betrekking heeft op vrachtverkeer. Dit betreft dus de bevoorrading van de nieuwe discounter en eventuele extra bevoorrading van de aanwezige supermarkt ten gevolge van extra toegevoegde meters winkelruimte.

Op basis van de cijfers van het CROW ten aanzien van woningen is voor de betreffende appartementen het aantal van 248 mvt/etmaal te verwachten. Het totaal van het aantal verkeersbewegingen komt derhalve op 1103 mvt/etmaal.

Berekeningen NIBM-rekentool

Voor kleine ontwikkelingen is een specifieke rekentool ontwikkeld waarmee op een eenvoudige en snelle manier kan worden bepaald of er sprake is van een NIBM bijdrage.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1103
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,09
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,25
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

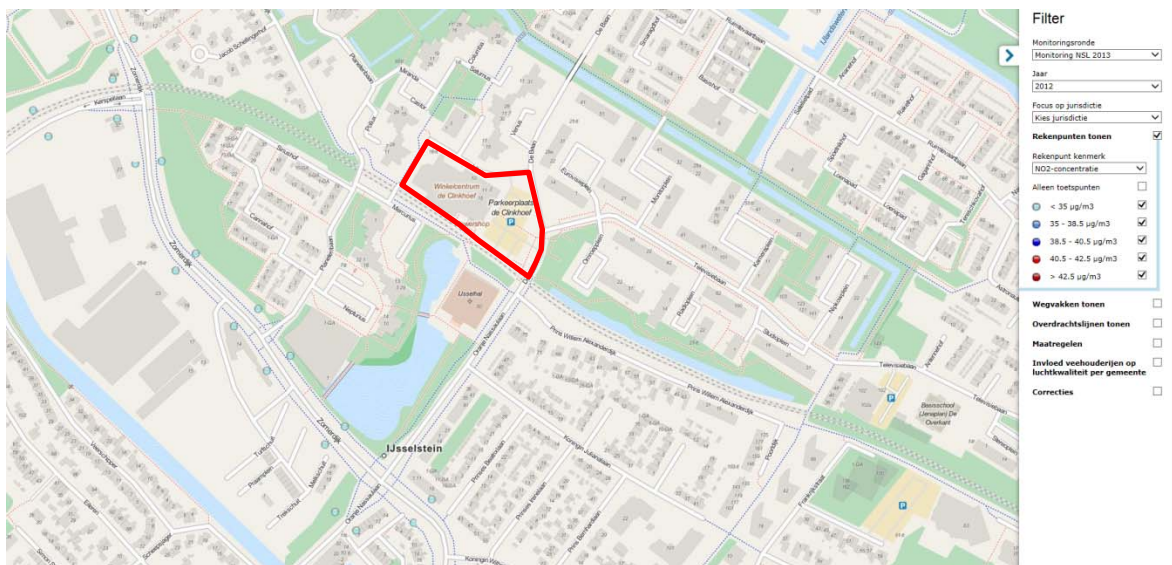
Figuur 4.4.1: Resultaten NIBM-rekentool.

Uit de berekeningen met de NIBM-rekentool blijkt, dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ maximaal 1,09 µg/m³ toeneemt en de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ maximaal 0,25 µg/m³. De beide toenames zijn lager dan de toegestane NIBM-norm van 1,2 µg/m³. Daardoor draagt de toename van het verkeer door de realisatie van de woningen en extra meters supermarktruimte NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Aanvullende toetsing aan de grenswaarden is niet aan de orde.

Goede ruimtelijke ordening

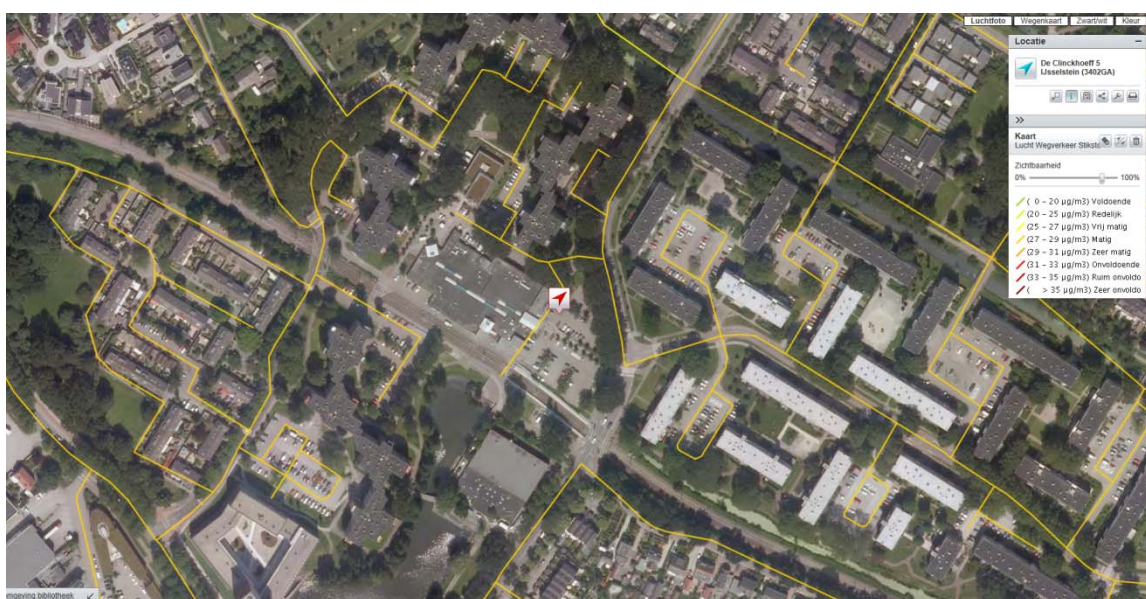
In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn in de omgeving van de ontwikkeling de concentraties NO₂ en PM₁₀ inzichtelijk gemaakt, op basis van NSL-monitoringstool.

In onderstaande figuur zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven voor het peiljaar 2013 op basis van monitoring-nsl. Uit de figuur blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ langs De Zomerdijk lager is dan de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ voor de beide stoffen. De Zomerdijk is de dichtstbijzijnde weg waar toetsingspunten zijn



Figuur 4.4.2: Jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10; peiljaar 2013 (bron www.monitoring-ns.nl).

Daarnaast is op de kaart van de Atlas leefomgeving te zien dat de waarden op de locatie Clinckhoeff tussen de 27-29 µg/m³ liggen en daarmee dus ruim lager dan de grenswaarde van 40 µg/m³.



Figuur 4.4.3: Jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10 (bron www.atlasleefomgeving.nl).

De trend is dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten. Daarnaast is het de berekening worst-case. De sneltram met een halte in het plangebied en de appartementen op zeer korte afstand van de winkels zal ongetwijfeld tot een wat lager autogebruik leiden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de toevoeging van 33 woningen en de extra 1.400 m² bvo supermarktruimte. Omgekeerd draagt ook de realisatie van de toevoeging niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀ bepaald. Deze waarden zijn lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten en nader onderzoek is niet noodzakelijk.