

Bestemmingsplan

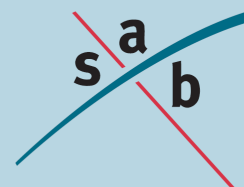
Panoven-Hogedijk, IJsselstein

Gemeente IJsselstein

Datum: 10 februari 2014

Projectnummer: 110201

ID: NL.IMRO.0353.201309BpPanoven-On01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Geldende bestemmingsplannen	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleid	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Regionaal beleid	12
2.4	Gemeentelijk beleid	13
3	Planbeschrijving	21
3.1	Bestaande situatie	21
3.2	Toekomstige situatie	23
4	Milieu- en omgevingsaspecten	30
4.1	Bodem	30
4.2	Flora en fauna	31
4.3	Bedrijven en milieuzonering	33
4.4	Geluid	36
4.5	Luchtkwaliteit	40
4.6	Externe veiligheid	42
4.7	Water	45
4.8	Archeologie	52
4.9	Verkeer en parkeren	55
4.10	Kabels en leidingen	57
5	Juridische planbeschrijving	58
5.1	Algemeen	58
5.2	Dit bestemmingsplan	59
6	Economische uitvoerbaarheid	62
7	Procedure	63
7.1	Overleg en inspraak	63
7.2	Zienswijzen	63

Bijlagen

- Bijlage 1: Verificatie bodemonderzoek, april 2009
- Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek, juni 2013
- Bijlage 3: Quick scan flora en fauna
- Bijlage 4: Nader onderzoek vleermuizen
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
- Bijlage 6: Akoestisch onderzoek industrielawaai
- Bijlage 7: Memo luchtkwaliteit
- Bijlage 8: Notitie waterhuishouding
- Bijlage 9: Archeologisch onderzoek, april 2013
- Bijlage 10: Archeologisch onderzoek, juni 2013
- Bijlage 11: Ontwerp Beschikking Omgevingsvergunning

1 Inleiding

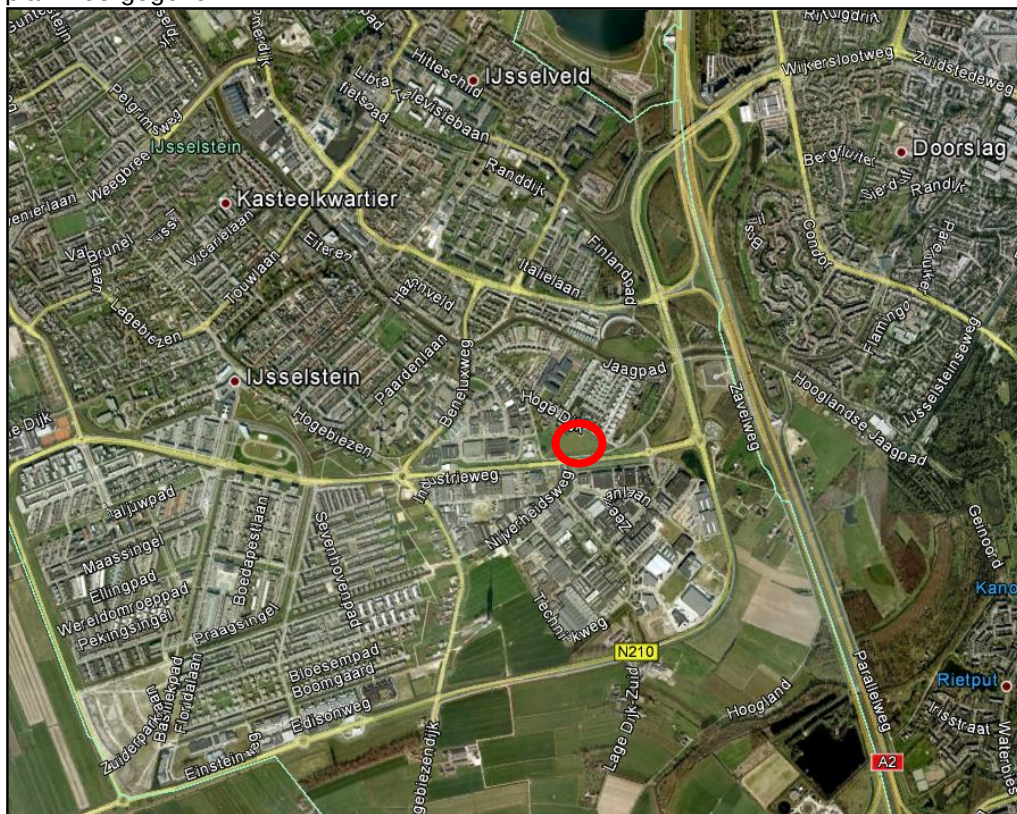
1.1 Aanleiding en doelstelling

Het voornemen bestaat om in het gebied tussen de Hogedijk, Panoven en Baronieweg te IJsselstein twee supermarkten en bedrijvigheid te realiseren. Daarnaast wordt de huidige verkeersstructuur heringericht, zodat het plangebied en het bedrijventerrein ten westen van het plangebied beter worden ontsloten vanaf de Baronieweg. Deze plannen passen niet binnen het geldende bestemmingsplan. De gemeente IJsselstein heeft aangegeven in principe medewerking te willen verlenen aan de realisatie van de supermarkten en de overige nieuwe functies in het plangebied. Daartoe dient een nieuw bestemmingsplan voor deze ontwikkelingen opgesteld te worden.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt aan de oostkant van de bebouwde kom van IJsselstein. Het betreft een op dit moment onbebouwd gebied aan de noordzijde van de Baronieweg. Het gebied heeft een oppervlakte van circa 2,5 hectare bruto (ongeveer 1,5 hectare netto) en wordt omsloten door de Parallelweg (parallel aan de Baronieweg) aan de zuidzijde, de Hogedijk aan de noordoostzijde en Panoven aan de westzijde. Op dit moment is het plangebied niet rechtstreeks ontsloten vanaf de Baronieweg. Wel is het mogelijk vanaf de bestaande rotonde in de Baronieweg en de Parallelweg het plangebied te bereiken.

De exacte begrenzing van het plangebied is op de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



Globale ligging plangebied (bron: Google Earth)



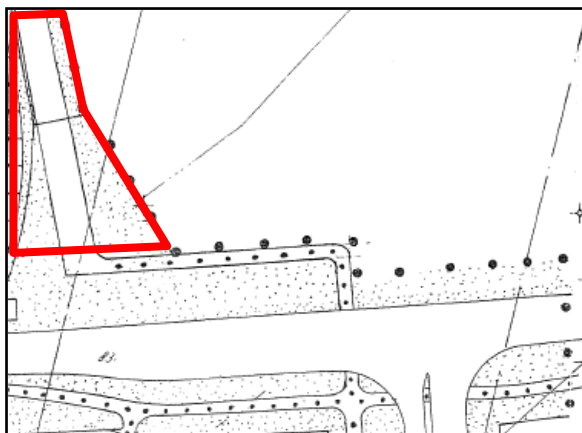
Globale begrenzing plangebied (bron: Google Earth)

De begrenzing van het plangebied komt misschien wat vreemd over. De reden hiervoor is, dat via het voorliggende bestemmingsplan de ontwikkeling in het rood omkaderde gebied wordt geregeld. Er zullen echter ook aanpassingen in de directe omgeving gepleegd moeten worden om het plangebied bereikbaar te maken vanaf de Baronieweg en langs de Baronieweg een nieuwe watergang te kunnen realiseren. Deze laatstgenoemde ontwikkelingen zullen op basis van een aparte ruimtelijke onderbouwing uitgevoerd worden met gebruikmaking van de Crisis en Herstelwet. Voor een goed begrip van de totale ontwikkeling zal in de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan niet alleen ingegaan worden op de gewenste ontwikkeling in het rood omlijnde gebied, maar ook op de noodzakelijke infrastructurele maatregelen, die onlosmakelijk verbonden zijn met deze ontwikkeling.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

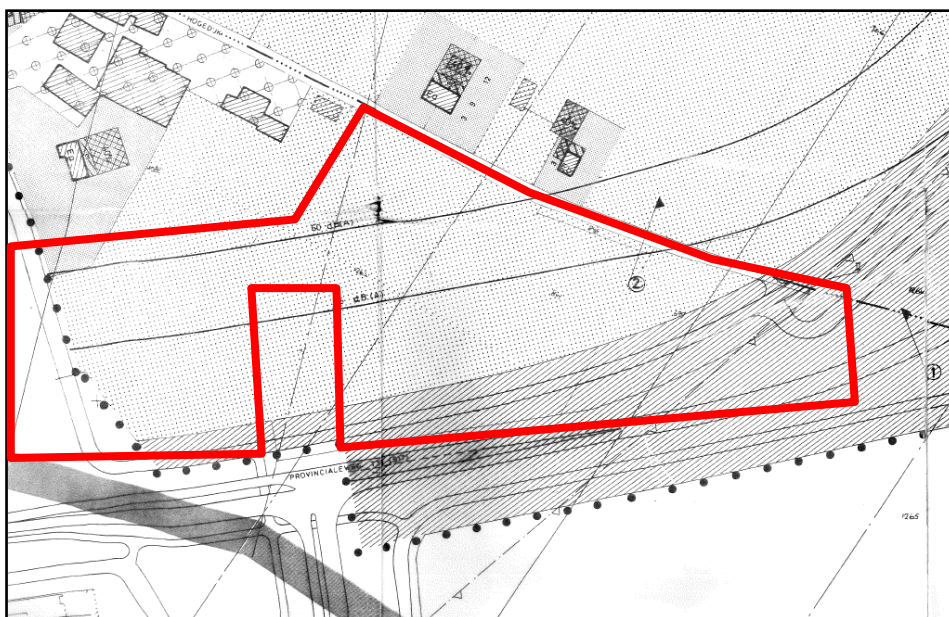
Op dit moment gelden in het plangebied de bestemmingsplannen 'Paardenveld', 'Panoven' en 'IJsselstein Zuidoost'.

Het bestemmingsplan 'Paardenveld' is op 24 april 1980 vastgesteld door de gemeenteraad van IJsselstein en op 2 juni 1981 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Op navolgende afbeelding is een uitsnede van het bestemmingsplan 'Paardenveld' weer gegeven. Het betreft slechts een klein gedeelte van het plangebied. Het gebied heeft hier de bestemmingen 'groenvoorzieningen (taluds, bermen, berm sloten)' en 'weg'.



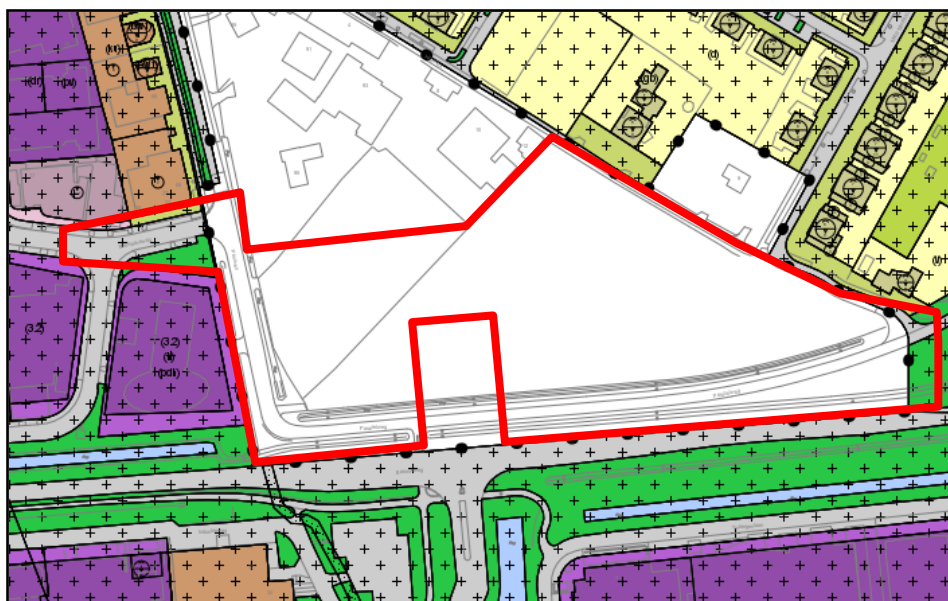
Uitsnede bestemmingsplan 'Paardenveld' (1981) met globale aanduiding plangebied (rood)

Het bestemmingsplan 'Panoven' is op 1 september 1983 vastgesteld door de gemeenteraad van IJsselstein en op 5 juni 1984 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Op navolgende afbeelding is een uitsnede van het bestemmingsplan 'Panoven' weergegeven. Het noordelijke deel van het plangebied heeft de bestemming 'agrarisch productiegebied' en het zuidelijke deel van het plangebied heeft de bestemming 'verkeersdoeleinden A'.



Uitsnede bestemmingsplan 'Panoven' (1983) met globale aanduiding plangebied (rood)

Het bestemmingsplan 'IJsselstein Zuidoost' is op 2 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad van IJsselstein. Een deel van het plangebied valt onder dit bestemmingsplan. Zo is op de navolgende afbeelding te zien dat het gedeelte van het plangebied rondom de Boerhaaveweg onder dit bestemmingsplan valt. Hierin heeft het gebied de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen'.



Uitsnede bestemmingsplan 'IJsselstein Zuidoost' (2009) met globale aanduiding plangebied (rood)

De voorgenomen plannen om twee supermarkten en overige bedrijvigheid in het plangebied te realiseren passen niet binnen de geldende bestemmingen. Hierbij gaat het hoofdzakelijk om het feit dat het grootste gedeelte van het plangebied op dit moment is bestemd als 'agrarische productiegebied'. Binnen deze bestemming is de realisatie van bedrijven niet mogelijk. Derhalve is een herziening van de geldende bestemmingsplannen noodzakelijk. Onderhavig plan voorziet hierin.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) beschrijft de bestaande en toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan moet voldoen. Hoofdstuk 4 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (Hoofdstuk 5), de economische uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 6) en het gevoerde overleg en de inspraak op het plan (Hoofdstuk 7).

2 Beleid

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. De SVIR actualiseert het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid als gevolg van nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Land-schap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;

- Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Toetsing

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwe detailhandel en bedrijvigheid mogelijk. Daarmee is de ontwikkeling niet strijdig met het rijksbeleid.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwe detailhandel en bedrijvigheid mogelijk. Er zijn geen nationale belangen die direct doorwerken in dit bestemmingsplan. Het Barro vormt daarom geen belemmering voor doorgang van dit plan.

2.1.3 Ladder van duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Op 1 oktober is het 'Besluit van 28 augustus 2012, houdende wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in verband met de toevoeging van enkele onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang' (Stb. 2012, nr. 388) in werking getreden. Door dit wijzigingsbesluit is ook het Bro aangepast. In artikel 3.1.6 is het tweede lid toegevoegd. Dit lid heeft betrekking op de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze ladder stelt eisen aan de motivering van onder meer bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De wettelijke regeling gaat vergezeld van een handreiking die andere overheden ondersteunt bij de praktische toepassing van de juridische verplichting.

Artikel 3.1.6 tweede lid:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsing

De voormalige Edah uit de binnenstad heeft aangegeven zich opnieuw in IJsselstein te willen vestigen, thans als PLUS. De locatie Panoven-Hogedijk is de meest geschikte locatie gebleken voor de hervestiging van de Plus. Onderhavig plan omvat dus deels de hervestiging van een voormalig bedrijf uit de binnenstad. Daarmee sluit de voorgenomen ontwikkeling aan bij de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie

Op 4 februari 2013 heeft Provinciale Staten van de provincie Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) 2013-2028 vastgesteld. De nieuwe structuurvisie dient ter vervanging van de Structuurvisie Utrecht 2005-2015.

In de PRS is het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028 beschreven. De provincie geeft aan welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe uitvoering wordt gegeven aan dit beleid. De PRS richt zich op de volgende drie pijlers:

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

In het verstedelijkingsbeleid richt de provincie zich primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven de steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wil de provincie de verstedelijking zoveel mogelijk koppelen aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor bedrijventerreinen geldt dat de provincie overaanbod wil voorkomen en herstructurering van bestaande terreinen wil stimuleren. Een belangrijke input voor het beleid voor bedrijventerreinen zijn de regionale convenanten.

De detailhandelssector heeft te maken met een aantal ingrijpende veranderingen zoals de toenemende rol van internet als oriëntatie- en aankoopkanaal, veranderende wensen van consumenten en nieuwe winkelconcepten. Dit zal leiden tot een afname van het totale winkelloppervlak. Nu is er al sprake van een groeiende structurele leegstand aan winkelruimte. Nieuwe trends laten zien dat winkels zich vooral concentreren in binnensteden en thematische winkelcentra aan de rand van de steden. Uitzondering zijn winkels die zich richten op de dagelijkse boodschappen, die vestigen zich meer op goed bereikbare (perifere) locaties. Door deze ontwikkelingen komen vooral centra van kleine en middelgrote gemeenten en kleinere wijkcentra onder druk te staan. Door beperking van de ontwikkeling van nieuw winkelvloeroppervlak en de transformatie van bestaande centra blijft de markt voor detailhandelsvoorzieningen gezond en toekomstgericht.

Het accent van het provinciaal beleid omtrent bedrijventerreinen ligt bij de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen door de aanpak van private kavels en/of lege delen van terreinen. Door de structureel leegstaande bebouwing en restkavels aan te

pakken kan er een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de kwaliteitsverbetering van de Utrechtse bedrijventerreinen. Het stedelijk programma van IJsselstein omtrent bedrijventerreinen voorziet in de realisering van 8,5 hectare netto nieuw bedrijventerrein in het stedelijk gebied, te weten 7 hectare op de A2locatie en 1,5 hectare als uitbreiding van het bedrijventerrein Panoven.

Toetsing

Onderhavig plangebied betreft een restkavel tussen bestaande bedrijventerreinen en het woongebied Panoven. Hiermee sluit het plan aan bij het verstedelijkingsbeleid van de provincie dat zich primair richt op ontwikkelingsmogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied. Door herinrichting van het gebied Panoven-Hogedijk wordt een restkavel ingevuld en wordt aangesloten bij de overige bedrijfsbebouwing in de omgeving. Bovendien betreft een deel van de detailhandel die zich in het plangebied wil vestigen, detailhandel die deels op dit moment al elders in de kern IJsselstein is gevestigd. Onderzoek heeft uitgewezen dat er een actuele vraag bestaat naar supermarktvestigingen en overige bedrijvigheid. Hiermee passen de plannen binnen het beleid van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Bij de nieuwe structuurvisie hoort ook de herziene versie van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). De PRV is gelijktijdig met de PRS vastgesteld en bevat regels voor gemeenten. De gemeenten moeten deze regels in acht nemen bij het maken van ruimtelijke plannen. De regels zijn nodig om het provinciale ruimtelijke beleid te kunnen realiseren. De bepalingen zoals deze zijn opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben met name betrekking op ontwikkelingen in stedelijk gebied of in het landelijk gebied.

Voor bedrijventerreinen geldt dat nieuwe, nog te ontwikkelen locaties voor bedrijventerreinen alleen mogelijk zijn als ze in overeenstemming zijn met een kwalitatief goed regioconvenant. In dat regioconvenant is in ieder geval de toepassing van de 'duurzame verstedelijkingsladder' (voorheen de SER-ladder) verder uitgewerkt zodat er een relatie is tussen de herstructureringsopgave, planning en fasering en het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Het regioconvenant vormt het vertrekpunt voor de op te stellen herstructureringsplan(nen). Voorkomen moet worden dat bedrijventerreinen worden gerealiseerd zonder dat er een plan is voor de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Toetsing

In onderhavig plan is sprake van inbreiding binnen bestaand stedelijk gebied. De te realiseren functies sluiten aan bij de omliggende functies langs de Baronieweg. Tevens wordt er met de ontwikkeling in het gebied Panoven-Hogedijk een nieuwe ontwikkeling in de binnenstad mogelijk gemaakt.

De ontwikkeling voldoet aan de volgende 3 voorwaarden:

- gelegen te midden van de stedelijke omgeving en binnen de contour;
- een convenant;
- lopende herstructurering van het bestaande bedrijventerrein Lagendijk, waarvoor de provincie Utrecht een aanzienlijke bijdrage levert.

Hierdoor is er geen strijdigheid met het provinciaal beleid.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionaal StructuurPlan 2005-2015

Het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht heeft op 21 december 2005 het Regionaal StructuurPlan 2005-2015 (RSP) vastgesteld. In dit plan staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich gedurende de planduur van 10 jaar moet ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Het RSP gaat in op kansen en bedreigingen die alleen op regionaal niveau zijn op te pakken of te bestrijden. Daarnaast is het een belangrijk instrument voor overleg met rijk en provincie over de in te zetten middelen. Het structuurplan dient tevens als toetsingskader voor gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen.

Een aantal ontwikkelingen vraagt om een integrale aanpak op regionale schaal, zoals de versterking van natuur- en recreatiegebieden, de grote vraag naar woningen, de ontwikkeling van de netwerkeconomie, de ontwikkelingen op de kantorenmarkt, de onzekere positie van de landbouw en de herwaardering van het cultureel erfgoed. De ambities en opgaven worden in het structuurplan gekoppeld aan de ruimtelijke structuur van de regio. Het gaat daarbij om het groenblauwe, het stedelijke en het infrastructuurle ordeningsprincipe. Op basis daarvan zijn de programma's per sector nader uitgewerkt. Daarbinnen zijn prioriteiten (zowel projecten als programma's) gesteld. Via het principe 'beheerste dynamiek' moet sturing gegeven worden aan de verstedelijkingsdruk (in kwantitatieve en kwalitatieve zin) om te komen tot een evenwichtige ontwikkeling. De regio legt de nadruk op binnenstedelijke locaties, die via herstructurering of transformatie tot stand moeten komen. Echter, ook bij een zware inzet op herstructurering en verdichting zijn nieuwe uitbreidingslocaties noodzakelijk, om de woningbouwopgave te kunnen realiseren. Daarnaast bieden uitbreidingslocaties goede mogelijkheden om aan te sluiten bij de gewenste woonmilieus.

Voor bedrijventerreinen geldt dat de regio er vooralsnog van uitgaat dat de geplande en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen voldoende ruimte bieden om aan de vraag te voldoen. De kleinere bedrijfsterreinen in de regio worden gestimuleerd kleinschalig door te groeien en waar nodig te moderniseren. Het type bedrijvigheid moet voldoen aan de regionale ambities en mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Binnen bestaand stedelijk gebied en in de bestaande regionale centra is een groot aantal arbeidsplaatsen binnen het segment detailhandel, midden- en kleinbedrijf. Dit beslaat een groot deel van de regionale werkgelegenheid en draagt tevens zorg voor een groot deel van de (centrum) stedelijke en dorpse dynamiek. Het behouden van deze werkgelegenheid is van groot belang binnen de bestaande regionale kernen.

Toetsing

In dit bestemmingsplan is sprake van de ontwikkeling van een binnenstedelijke locatie. Gezien het feit dat de regio inzet op inbreiding boven uitbreiding, sluiten de voorgenomen ontwikkelingen goed aan bij de Regionale Structuurvisie. Daarnaast worden de kleinere bedrijventerreinen in de regio, zoals in IJsselstein gestimuleerd om kleinschalig door te groeien. De segmenten detailhandel, midden- en kleinbedrijf zijn hoofdzakelijk van belang bij de werkgelegenheid en bij de stadse dynamiek. In onderhavig plangebied wordt op deze segmenten ingezet. Daarmee sluit het plan aan bij het Regionaal StructuurPlan.

2.3.2 Regionaal convenant bedrijventerreinen Regio Utrecht-West

De gemeenten De Ronde Venen, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden werken samen in regionaal verband, onder de naam Utrecht-West. Het regionale convenant toont het belang van voortdurend een goed onderbouwde afweging te maken tussen rood en groen voor het behoud van economie en natuur op gemeentelijk en regionaal niveau. In dit convenant maken partijen afspraken die bijdragen aan deze afweging. Zo wordt er in de regio sterk ingezet op de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen. Herstructurering van oude locaties kan niet los gezien worden van de ontwikkeling van nieuwe locaties. Er is immers voldoende schuifruimte nodig om herstructurering van verouderde terreinen succesvol uit te voeren, waarbij de uitgangspunten van 'inbreiding vóór uitbreiding' en landschappelijke inpassing voorop staan.

Een van de afspraken heeft betrekking op de potentiële zoeklocaties voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen. Gemeenten kiezen voor het hanteren van de volgende uitgangspunten om te zorgen voor een gezonde balans tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen in de regio:

- De gemeenten in de regio Utrecht-West maken gezamenlijk locatievoorstellen voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, wanneer dit past binnen de regionale planning.
- De gemeenten maken geen nieuwe plannen voor bedrijventerreinen wanneer die niet passen binnen de regionale planning.
- De gemeenten in de regio Utrecht-West kiezen er voor een groot deel van de vraag lokaal op te vangen in combinatie met een subregionale locatie en/of Mobiliteitslocatie bij Mijdrecht.
- Indien het maatschappelijk en ecologisch belang groter is dan het economisch verlies is het (met name bij grote ruimtevragers) mogelijk de vraag buiten de regio te accommoderen.

Een van de regionaal gedragen locatievoorstellen voor een bedrijventerrein dat in de periode tot 2015 ontwikkeld kan worden is de locatie Panoven. Op deze locatie is ruimte voor de vestiging van één of twee supermarkten in combinatie met bedrijven en kleinschalige kantoren.

Toetsing

Onderhavig plan betreft een inbreidingslocatie binnen het bestaand stedelijk gebied. Het plangebied komt overeen met de locatie Panoven uit het Regionaal convenant. De realisatie van twee supermarkten en enkele bedrijven binnen dit gebied sluit aan bij de afspraken die in regionaal verband gemaakt zijn.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie (2003)

Op 3 juli 2003 heeft de gemeenteraad van IJsselstein de structuurvisie 'Kwaliteit met karakter' vastgesteld. In deze visie is beschreven hoe de gemeente IJsselstein over 10 tot 15 jaar invulling geeft aan werken, wonen, recreatie en natuur. De visie is gericht op het versterken van kwaliteit en karakter door te streven naar zorgvuldig ruimtegebruik en duurzame ruimtelijke kwaliteit. Een belangrijk uitgangspunt van de visie

is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van woon- en bedrijfsgebieden. In de structuurvisie staan de volgende doelstellingen centraal:

- versterking van de eigen identiteit van IJsselstein binnen de stadsregio als middelgrote dynamische stad met historisch karakter aan de Hollandsche IJssel 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 Hollandse IJssel voor wonen, recreatie en natuur.

Voor het bestaande stedelijke gebied is het uitgangspunt kwaliteitsverbetering, herstructurering, een zekere intensivering van het ruimtegebruik en meer differentiatie in woonmilieus. Eveneens wordt ingezet op de versterking van de stedelijke entree en de relatie tussen het stedelijk gebied en het buitengebied.

Toetsing

Het plangebied bevindt zich in 'De Driehoek' tussen Panoven, de Hogedijk en de Baronieweg. Binnen het gebied worden twee supermarkten, overige detailhandel en overige bedrijvigheid mogelijk gemaakt. Op dit moment is het gebied in gebruik als weiland. Door de voorgenomen ontwikkelingen wordt dit gebied bebouwd en wordt een leegstaande binnenstedelijke locatie ontwikkeld. De uitgangspunten van dit bestemmingsplan passen binnen de structuurvisie.

2.4.2 Toekomstvisie (2010)

Op 21 januari 2010 heeft de gemeenteraad van IJsselstein de Toekomstvisie 'IJsselstein Dichtbij' vastgesteld. De gemeente IJsselstein kenmerkt zich onder meer door drie belangrijke kwaliteiten:

- IJsselstein is een stad met een sterke sociale samenhang. Mensen zijn zeer betrokken bij de gemeenschap en bij elkaar. Dit geldt voor zowel inwoners als ondernemers. De samenhang komt onder meer tot uitdrukking in een actief verenigingsleven en tal van evenementen.
- IJsselstein is een stad met een karakteristieke historische ruimtelijke kwaliteit. Belangrijke kenmerken in deze ruimtelijke kwaliteit zijn de historische binnenstad met monumenten en de Hollandse IJssel die door de stad stroomt.
- IJsselstein heeft een unieke ligging in zowel het Groene Hart als het stedelijk gebied van Utrecht. Hierdoor combineert de stad de rust en ruimte van het groene buitengebied met de economische dynamiek van een stad.

De stedelijke economie functioneert momenteel goed en is de motor voor allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. Om deze motor draaiende te houden, is het noodzakelijk te blijven investeren in versterken van bestaande economische kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. De gemeente IJsselstein zet in op vitaliteit, aantrekkelijkheid

en leefbaarheid. Dit wordt geambieerd door de bestaande kwaliteiten van de stad te versterken. De kracht van de economie van IJsselstein ligt in een combinatie van verschillende zaken. Dit alles is terug te brengen tot drie kernkwaliteiten:

- 1 Het goed functionerend bedrijfsleven (waaronder ook de detailhandel).
- 2 De centrale strategische ligging in Nederland en aan de A2.
- 3 Het aantrekkelijke woon- en leefklimaat.

De komende tien jaar richt IJsselstein zich op behoud en bovenal versterking (betere benutting) van deze drie kernkwaliteiten. Daarnaast is een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte bij ruimtedruk van belang. Kansen voor een betere benutting van ruimte dienen zich aan bij de herinrichting van bedrijventerreinen. En ook door slimme functiecombinaties kan de schaarse ruimte beter benut worden.

De voorzieningenstructuur wordt gezien als 'het cement van de stad'. IJsselstein heeft een goed voorzieningenaanbod en de gemeente ondersteunt dit voorzieningenaanbod. Bij commerciële voorzieningen zorgt de gemeente onder andere voor een aantrekkelijke kwaliteit van de openbare ruimte.

Toetsing

In onderhavig plangebied wordt een bestaande onbebouwde locatie gebruikt voor de vestiging van twee supermarkten, detailhandelsruimte en bedrijvigheid. Hiermee wordt een binnenstedelijke locatie geherstructureerd en wordt de beschikbare ruimte zorgvuldig benut. De gemeente ondersteunt het belang van het (commerciële) voorzieningenaanbod. Het aanbod in het plangebied sluit aan bij de vraag en versterkt de voorzieningenstructuur in de gemeente. Het plan past binnen de Toekomstvisie van de gemeente IJsselstein.

2.4.3 Integraal beheerkwaliteitplan (2011)

Het Integraal beheerkwaliteitplan wordt gebruikt om helder en eenduidig te communiceren, keuzes te maken en om (een deel van) de taakstelling te kunnen realiseren omtrent de openbare ruimte. Het Integraal beheerkwaliteitplan biedt:

- een kader en instrumenten om beeldgestuurd te beheren
- een kader om helder en eenduidig te communiceren
- de mogelijkheid om de taakstelling op gefundeerde en beeldgerichte wijze te bereiken.

De openbare ruimte moet bruikbaar, veilig en schoon zijn. Het is belangrijk dat de openbare ruimte een redelijke levensduur heeft en houdt. Goed beheer zorgt ervoor dat de kwaliteit van de openbare ruimte op peil wordt gehouden gedurende een vastgestelde periode. Naast het beheer van de openbare ruimte vormen inrichting, toezicht en handhaving en gebruik de aspecten die invloed hebben op de beeldkwaliteit. Alle aspecten samen leveren een bepaald (beheer)kwaliteitsbeeld op.

Binnen de gemeente bestaan verschillende gebieden met een eigen karakteristiek en functionaliteit. De gemeente IJsselstein is opgedeeld in de volgende gebiedstypen:

- Bedrijventerreinen: hier zijn vooral bedrijven gevestigd;
- Buitengebied: het gebied buiten de woonkernen;
- Centrumgebieden: verzamelpunten van winkels en voorzieningen;
- Woongebieden: het merendeel van de inwoners van de gemeente wonen en leven daar.

De gemeente IJsselstein wil de openbare ruimte 'Sober en doelmatig' onderhouden.

Toetsing

Voor de openbare ruimte gelden enkele eisen vanuit het beeldkwaliteitplan. Uit de eisen blijkt dat voornamelijk uniformiteit van belang is. Hierdoor heeft het gebied als geheel een eenduidige uitstraling. Daarnaast is ook doelmatigheid van belang bij de in-

richting van de openbare ruimte. Hiermee sluiten de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied aan op het Integraal beheerkwaliteitplan.

2.4.4 Detailhandel

Nota Detailhandel

In de Nota Detailhandel uit 2007 heeft de gemeente er voor gekozen dat de binnenstad het centrale winkelgebied van IJsselstein moet zijn. Hier is een groot aanbod van niet-dagelijkse goederen aangevuld met speciaalzaken in de dagelijkse goederen. De winkelcentra/winkels in de wijken zijn voor de dagelijkse goederen. De detailhandelsstructuur is qua spreiding over IJsselstein zeer goed te noemen. In het aanbod mist echter een discount supermarkt. Daarnaast zijn de supermarkten relatief klein.

Ontwikkelingen in IJsselstein

Naast de ontwikkeling van de Panoven-Hogedijk (waar onder andere de voormalige Edah uit de binnenstad als een PLUS gevestigd wordt), zijn er op het gebied van detailhandel nog twee grote ontwikkelingen voorzien in IJsselstein. In de binnenstad wordt het winkelgebied aangevuld met circa 4.000 m² winkeloppervlak. Deze vierkante meters worden gebruikt om het aanbod van niet-dagelijkse goederen te versterken. Deze ontwikkeling heeft weinig invloed op de marktruimte voor dagelijkse goederen. Winkelcentrum De Clinckhoeff is voornemens uit te breiden. De C1000 wordt vergroot naar 2.000 m² en de komst van een discountsupermarkt van 1.000 m² is voorzien. In totaal wordt een uitbreiding voorzien van 2.200 m² bruto vloeroppervlak. Voor supermarkten komt dit neer op 1.650 tot 2.000 m² winkelvloeroppervlak. Deze ontwikkeling heeft veel invloed op de marktruimte voor dagelijkse goederen.

Onderzoeken marktruimte

In 2009 is er door BRO een onderzoek verricht naar de marktruimte in de dagelijkse goederen in IJsselstein. Om te kijken welke ontwikkelingsmogelijkheden er eind 2009 nog waren is eerst het bestaande winkelaanbod onderzocht. Daarbij is gekeken naar het bestaande winkelaanbod in IJsselstein in relatie tot het winkelaanbod in plaatsen met een vergelijkbaar aantal inwoners. Op basis van deze vergelijking kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- IJsselstein beschikt over een beperkt winkelaanbod, zowel in het dagelijks als het niet-dagelijks artikelenaanbod;
- In IJsselstein is relatief weinig wvo (winkelvloeroppervlakte) aan dagelijkse artikelen aanwezig per 1.000 inwoners (220 m² ten opzichte van 360 m² in vergelijkbare plaatsen);
- In IJsselstein is zeer weinig wvo aan niet-dagelijkse artikelen aanwezig per 1.000 inwoners (840 m² ten opzichte van 1.665 m² in vergelijkbare plaatsen).

In het onderzoek wordt verder geconstateerd, dat het supermarktaanbod verdeeld is over meerdere winkelconcentraties, redelijk verspreid over IJsselstein. Opvallend is, dat het hogere en middensegment goed vertegenwoordigd is, maar het discountmarktsegment in IJsselstein niet aanwezig is. Tenslotte wordt opgemerkt, dat de supermarkten in IJsselstein kleinschalig zijn (gemiddeld nog geen 1.000 m² per supermarkt), waarbij enkel de Albert Heijn hierop een uitzondering vormt met iets meer dan 1.400 m².

Rekening houdend met de marktmogelijkheden komt BRO tot de volgende, meer concrete uitgangspunten voor de inpassing van supermarkten in de goederenstructuur in IJsselstein:

- Evenwichtige spreiding over geheel IJsselstein, zodat zoveel mogelijk inwoners over minimaal een supermarkt op loop- of fietsafstand kunnen beschikken;
- Zoveel mogelijk keuzemogelijkheden voor de consument. Dit pleit voor de toevoeging van een discounter aan het supermarktaanbod;
- Discounters bij voorkeur in winkelgebieden met een groter verzorgingsbereik;
- Voor concentratie van het goederenaanbod op wijkniveau;
- Opschaling van het bestaande supermarktaanbod.

BRO is van mening dat er onvoldoende marktruimte is voor beide ontwikkelingen (Panoven-Hogedijk en De Clinckhoeff). Beide ontwikkelingen zijn wel mogelijk als er één supermarkt uit de markt genomen wordt.

Het onderzoek van BRO is door Adviesbureau Seinpost in 2011 van een second opinion voorzien die op basis van dezelfde cijfers concludeert dat er wel marktruimte zou zijn voor beide ontwikkelingen. Dit betekent dus concreet, dat er volgens Adviesbureau Seinpost mogelijkheden zijn voor een ontwikkeling aan de Panoven en bij De Clinckhoeff.

Inwonerspanel

In het kader van de ontwikkeling van de binnenstad heeft de gemeente in 2012 het inwonerspanel geraadpleegd. In dit onderzoek is gevraagd welke winkels men graag in de binnenstad zou zien. Een discountsupermarkt (Aldi/Lidl) wordt hier heel veel genoemd. Hieruit blijkt dat er onder inwoners van IJsselstein behoefte is aan een discountsupermarkt.

Ontwikkelingen detailhandel

Na de totstandkoming van deze onderzoeken hebben zich ontwikkelingen in de detailhandel voorgedaan.

- Na overname van de keten Super de Boer door Jumbo Holding is de solitaire supermarkt aan de Televisiebaan omgebouwd tot een Jumbo.
- Jumbo Holding heeft de keten C1000 overgenomen. Jumbo Holding heeft bij de overname een aantal C1000 supermarkten moeten afstoten. De twee C1000 supermarkten in IJsselstein stonden niet op deze lijst. Na de overname heeft Jumbo Holding besloten de C1000-formule niet te behouden. Alle winkels worden omgebouwd naar de Jumbo-formule. Het is de verwachting dat Jumbo Holding dan alsnog minimaal één supermarkt zal afstoten. Het is onbekend welke supermarkt dit zal zijn en wat de invulling van de achterblijvende locatie zal zijn.
- Voor Winkelcentrum De Clinckhoeff zijn in september 2012 vergaande plannen gepresenteerd, die voorzien in een algehele versterking van dit winkelcentrum. Onderdeel van de plannen is de vergroting van de aanwezige supermarkt (C1000) en de toevoeging van een discounter.
- Ondanks de economische crisis blijft de omzet van supermarkten groeien. De marges staan wel onder druk vanwege de sterke concurrentie op prijs.

Actualisatie onderzoek Seinpost

In september 2013 heeft Adviesbureau Seinpost een actualisatie opgesteld van haar onderzoek uit 2011. Hieruit komt naar voren, dat de uitkomsten van de update nauwelijks anders zijn dan in 2011. Met andere woorden: er is nog steeds ruimte voor een ontwikkeling aan de Panoven en bij De Clinckhoeff. Ook is Adviesbureau Seinpost van mening, dat er geen duurzame ontwrichting van de verzorgingsstructuur voor de consument zal optreden of een aantasting van het woon- en leefklimaat door mogelijke leegstand zal optreden.

Toetsing

Met de gelijktijdige ontwikkeling van de Clinckhoeff en de Panoven-Hogedijk bestaat er een risico dat een bestaande supermarkt zal verdwijnen. Er wordt echter geen leegstand verwacht. Er zijn voldoende mogelijkheden voor een goede invulling van een eventueel vrijkomende locatie. Er is dus geen sprake van een duurzame ontwrichting van de voorzieningsstructuur. Bovendien wordt met deze ontwikkelingen het aanbod voor de IJsselsteinse consument flink versterkt en uitgebreid.

2.4.5 Parkeerbeleidsplan IJsselstein (2007 en 2013)

Het parkeerbeleidsplan bevat een leidraad op basis waarvan de komende jaren parkeervraagstukken moeten worden opgelost. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden en doelgroepen. Binnen de woonwijken buiten het centrum is de parkeerdruk niet zodanig dat extra parkeervoorzieningen noodzakelijk zijn. Het parkeren op eigen terrein dient wel te worden gestimuleerd. Voor de bedrijventerreinen dienen er stroken te worden aangewezen waar vrachtwagens mogen parkeren. Eventueel zal extra parkeerruimte buiten de bedrijventerreinen uitkomst moeten bieden.

Op 2 april 2013 is betaald parkeren voor de binnenstad en omgeving ingevoerd. Deze is niet van toepassing op het parkeren op de locatie Panoven-Hogedijk. Parkeren vindt daar op eigen terrein plaats.

Toetsing

Binnen het plangebied wordt voldoende parkeergelegenheid gecreëerd voor de supermarkten en overige bedrijvigheid. De parkeerplaatsen worden aan de achterzijde van de bebouwing gerealiseerd, zodat er vanaf de Baronieweg geen zicht op bestaat. Voor het vrachtverkeer wordt gezorgd voor een aparte toegangsroute, via welke de bevoorrading van de supermarkten plaatsvindt.

2.4.6 Groenstructuurplan 2020 'Groen met karakter'

Het Groenstructuurplan (GSP) van IJsselstein is een actualisatie van het plan uit 1996 en is in september 2009 vastgesteld. Deze actualisatie geeft vorm aan het beleidskader en de planningsrichting voor het openbare groen. Het groenstructuurplan is een visiedocument en levert de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de beleids- en beheerplannen voor alle groene deelproducten. Het plan geeft richting aan de belangenafwegingen ten opzichte van andere ruimtelijke claims. Enerzijds bestaat het groenstructuurplan uit voorstellen voor de inrichting, anderzijds zijn er de groene structuren in aangegeven. Een van de beleidsuitgangspunten van het GSP is het behouden en versterken van structuurbepalende beplantingen. Daarbij wordt gestreefd

naar een hoge belevingswaarde van het groen, waarbij de relatie tussen stad en land op het gebied van natuur en recreatie moet worden versterkt.

Toetsing

Voor onderhavig plangebied geldt dat de groenstructuur langs de Baronieweg en de Hogedijk wordt versterkt door het plaatsen van een bomenrij. Langs de wegen in de omgeving zijn eveneens bomenrijen gelegen. Hiermee wordt de structuurbepalende beplanting van de omgeving versterkt.

2.4.7 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2009)

Het thema van het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (2006) is bereikbaarheid. De gemeente geeft in het plan aan dat deze bereikbaarheid gerealiseerd wordt vanuit de gestelde eisen van veiligheid en leefbaarheid. Het effect op de leefbaarheid en veiligheid staan bij toekomstige beleidsbeslissingen steeds vooraan in de beleidsafwegingen. De hoofddoelstelling van het GVVP van IJsselstein luidt als volgt: 'het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid nu en in de toekomst ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente IJsselstein. Hierbij worden eisen op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid als uitgangspunt genomen'. Afgeleid van de bovenstaande hoofddoelstelling zijn in het GVVP kerndoelstellingen geformuleerd per beleidsterrein en per doelgroep. De doelstellingen staan in het teken van het verbeteren van de leefbaarheid en het verminderen van de milieuoverlast van het verkeer. Beleid is daarbij om bij het interne verkeer vooral de prioriteit te leggen bij de doelgroepen fiets en voetganger. Leefbaarheid zal hierbij in een aantal gevallen gaan boven de bereikbaarheid. Bij het externe verkeer is het openbaar vervoer, vooral in de richting Utrecht, daarvan een exponent. Tegelijk zal het gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer op deze relaties in zodanige banen worden geleid dat de leefbaarheid niet verder onder druk wordt gezet.

Toetsing

De kruising bij de Industrieweg en de Baronieweg wordt aangepast en er wordt een verkeersontsluiting naar het gebied Paardenveld gerealiseerd. Hierdoor wordt minder verkeer op de Beneluxweg verwacht. Daarnaast zal de Parallelweg niet langer als ontsluitingsweg van het gebied Paardenveld benut kunnen worden. De Baronnie zal op dezelfde wijze bereikbaar blijven.

De bevoorrading van de supermarkten en de aanvullende bedrijfsbebouwing vindt plaats vanaf de Baronieweg. Voor en ten zuiden van de supermarkten buigt een 4-meter brede weg af in oostelijke richting. De supermarkten worden derhalve aan de zuidzijde bevoorraadt. Na het lossen van de goederen kunnen de vrachtwagens hun weg vervolgen door tussen fase 1a en fase 1b het achterliggende parkeerterrein op te rijden. Via dit parkeerterrein komen ze uiteindelijk weer uit bij de kruising met de Baronieweg. De bedrijven in fase 1b worden via het parkeerterrein achter de supermarkten ontsloten. Voor alle duidelijkheid: Er bestaat geen mogelijkheid om vanaf de zijde van de Maria Montessoristraat het plangebied in te rijden. Wel zal er zorg gedragen worden voor een nooduitgang voor gemotoriseerd verkeer aan de zijde van de Maria Montessoristraat, zodat hulpdiensten altijd vanaf verschillende zijden het plangebied kunnen bereiken en andersom personenauto's het parkeerterrein bij calamiteiten ook langs een andere route kunnen verlaten. De huidige Parallelweg langs de zuidzijde van het plangebied zal worden opgeheven.

Omdat de Parallelweg op dit moment een belangrijke rol vervult voor het langzame verkeer wordt er zorggedragen voor een nieuwe route voor fietsers. Naast de bevoorradingsroute zal daarom een fietspad gerealiseerd worden, welke de verbinding zal vormen tussen de Parallelweg ter hoogte van de Maria Montessoristraat en de Panoven. Dit fietspad wordt 3,5 meter breed. Voor de goede orde: Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer niet ontsloten vanaf de zijde van de Maria Montessoristraat. Aan die zijde is alleen een nooduitgang voorzien, die uitsluitend benut mag worden in geval van calamiteiten. Daarom zal er geen toename van verkeer plaatsvinden op de Maria Montessoristraat ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied Panoven-Hogedijk.

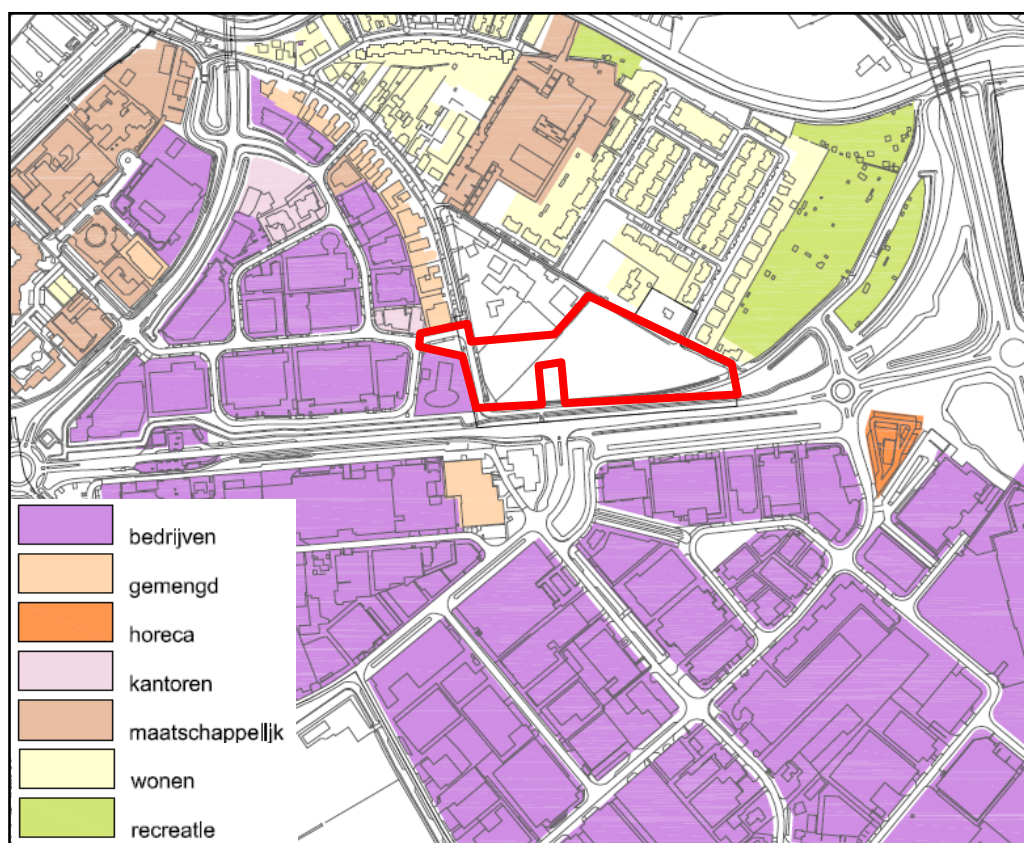
De Baronieweg is ingericht voor hogere verkeersintensiteiten en wordt voorzien van extra afslagstroken. Ook wordt de verkeerslichtinstallatie vernieuwd. Er worden daarom geen problemen verwacht ten aanzien van de doorstroming van het extra verkeer die de ontwikkelingen in het plangebied met zich meebrengen. Hiermee wordt de bereikbaarheid van het plangebied op een verkeersveilige manier gegarandeerd. Het plan past binnen het beleid uit het GVVP.

3 Planbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

3.1.1 IJsselstein Zuid Oost

Onderhavig plangebied bevindt zich in het gebied IJsselstein Zuid Oost. Dit gebied bestaat uit de bedrijventerreinen Paardenveld, Lagedijk en Over Oudland en het woongebied Panoven. Het plangebied bevindt zich tussen deze gebieden in. Op navolgende afbeelding is een functionele analyse van IJsselstein Zuid Oost weergegeven met een globale aanduiding van het plangebied.



Uitsnede functionele analyse IJsselstein Zuid Oost met globale aanduiding plangebied (rood) (bron: Bestemmingsplan IJsselstein Zuid Oost)

Op de voorgaande afbeelding is te zien dat het plangebied zowel aan de zuidzijde als aan de westzijde wordt begrensd door de bedrijventerreinen Paardenveld, Lagedijk en Over Oudland. Ten noordoosten van het plangebied ligt het woongebied Panoven. De grens tussen het woongebied en onderhavig plangebied wordt gevormd door de Hogedijk.

Belangrijke structuurdragers binnen dit gebied zijn de Hollandsche IJssel aan de noordrand, de provinciale weg N210 aan de zuidrand en de Baronieweg. Beide wegen zijn breed opgezette, in het groen gelegen, ontsluitingswegen. Haaks op deze wegen lopen de secundaire structuurdragers zoals de Hogebiezendijk, Lagedijk en de Hogedijk. Deze wegen zijn kleinschaliger van omvang en historisch gegroeid.

Zoals op de uitsnede van de functionele analyse van IJsselstein Zuid Oost te zien is, betreft het plangebied een open gebied binnen bestaande bebouwing. Het gebied vormt als het ware een restkavel tussen de bedrijventerreinen en het woongebied.

3.1.2 Plangebied

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 2,5 hectare bruto (circa 1,5 hectare netto). Op dit moment is het gebied nog onbebouwd en in gebruik als weiland. Het gebied is relatief laaggelegen ten opzichte van de Baronieweg. In de richting van de Hogedijk loop het gebied langzaam op. Het plangebied bevindt zich tussen de oude structuren van Panoven en Hogedijk en de nieuwe structuur van de Baronieweg.



Luchtfoto huidige situatie plangebied (bron: Google Earth)

Aan de zuidzijde, tussen het weiland en de Parallelweg is een greppel gelegen. Eveneens bevindt er zich langs Panoven een greppel. De groenstructuur wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door een bomenrij langs de Parallelweg, de Hogedijk en Panoven. De verkeerstructuur bestaat uit de wegen Panoven, Hogedijk en Parallelweg. Deze wegen omsluiten het gebied. Vanaf de in het zuiden gelegen Parallelweg is geen directe aansluiting op de Baronieweg. Ten oosten van het plangebied bevindt zich een rotonde, waar vandaan verkeer de Parallelweg op kan rijden.

Op navolgende afbeeldingen is een impressie van de huidige situatie in het plangebied te zien.



Huidige situatie plangebied westelijk gedeelte (bron: Google Earth)



Huidige situatie plangebied oostelijk gedeelte (bron: Google Earth)

3.2 Toekomstige situatie

3.2.1 Aanleiding

Het plangebied betreft een open gebied tussen een woongebied en bedrijventerreinen. Deze restkavel wordt zodanig ontwikkeld, dat een goede ruimtelijke aansluiting bereikt wordt met de directe omgeving. Daarnaast zal de verkeerstructuur verbeterd worden door een nieuwe aansluiting te realiseren op de Baronieweg, ter hoogte van de Nijverheidsweg. Deze nieuwe aansluiting zal verbonden worden met de iets verlegde Boerhaaveweg. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van het plangebied en het ten westen daarvan gelegen bedrijventerrein verbeterd.

In het kader van het project 'Verbeter de binnenstad' zijn toezeggingen gedaan aan de voormalige Edah in de binnenstad om als PLUS naar de locatie Panoven te verhuizen. Aan de Schuttersgracht was voor de supermarkt onvoldoende parkeergelegenheid.

Aanvankelijk waren locaties aan het Eiteren en de (oude) gemeentewerf in beeld. In 2007 zijn, bij de initiële besluitvorming over Oranje Nassaukades, de locaties Beneluxweg en het terrein aan de Panoven/Baronieweg in beeld gekomen. Na een korte verkenning bleek de locatie Beneluxweg niet haalbaar, waarmee het terrein aan de Panoven/ Baronieweg resteerde.

3.2.2 **Beeldkwaliteitplan IJsselstein Zuid Oost**

In 2008 is het beeldkwaliteitplan IJsselstein Zuid Oost vastgesteld. Het beeldkwaliteitplan geeft het streefbeeld voor de bedrijventerreinen in IJsselstein Zuidoost weer en wordt als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen ingezet. Het daadwerkelijk bewerkstelligen van een goede beeldkwaliteit voor een bedrijventerrein vereist een bijzonder hoog ambitieniveau en is sterk afhankelijk van de onzekerheden die samenhangen met ontwikkelingen in de markt voor de oudere bedrijven. Om het ambitieniveau te waarborgen, dient een substantieel deel van deze onzekerheden te worden weggenomen door het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan.



Structuurkaart Beeldkwaliteitplan IJsselstein Zuid Oost met globale aanduiding plangebied (blauw)

Primaire en secundaire routes

Aan de hand van de voorgaande structuurkaart is te zien dat het plangebied zich bevindt tussen een primaire route (de Baronieweg) en twee secundaire routes (Panoven en Hogedijk). Voor de Baronieweg geldt dat het een belangrijke ontsluitingsas is voor zowel de omliggende bedrijventerreinen als de kern van IJsselstein. De weg heeft

brede, groene bermen en wordt begeleid door enkele of dubbele bomenrijen. Over het algemeen bevindt zich aan weerszijden van de weg bebouwing en de afstand tussen de rooilijnen bedraagt circa 75 meter. Voor deze primaire route gelden vanuit het beeldkwaliteitplan enkele aanvullende eisen:

- groene begeleiding route;
- parkeren uit het zicht;
- hoogwaardige bedrijfsbebouwing;
- bebouwingswand (bebouwing langs primaire routes vormt één bebouwingswand);
- afschermende werking bebouwing (door hoogte en bijzondere uitstraling).

De route Lagedijk-Noord – Panoven is een belangrijke historische lijn, die in de recente stedenbouwkundige structuur niet als route herkenbaar is. De lijn is wisselend en niet doorgaand. Het noordelijke deel (Panoven) laat kleinere bebouwing zien; woonhuizen in combinatie met kleine bedrijven. De Hogedijk vormt ook een historische lijn. Momenteel is hier kleinschalige woon- en bedrijfsbebouwing aanwezig die weinig samenhang vertonen. In de toekomst vormt de Hogedijk de grens van een nieuw te ontwikkelen gedeelte van het bedrijventerrein en geeft vorm aan de overgang van de bedrijfsbebouwing naar de woonomgeving.

Algemene beeldkwaliteitseisen

Onderhavig plangebied maakt deel uit van dit beeldkwaliteitplan. Waar mogelijk is het beeldkwaliteitplan vertaald in dit bestemmingsplan. De algemene beeldkwaliteitseisen die eveneens voor onderhavig plangebied gelden, zijn:

- voorgevelrooilijn minimaal 70% bebouwd;
- oriëntatie op openbare weg;
- oriëntatie hoekbebouwing (tweezijdig);
- op één perceel samenhang bedrijfsbebouwing;
- parkeren zo min mogelijk aan de voorzijde;
- open voorterrein;
- uniforme erfafscheidingen;
- opslag niet in het zicht.

3.2.3 Inrichting plangebied

Het plangebied heeft een totale oppervlakte van circa 2,5 hectare bruto (circa 1,5 hectare netto) en wordt opgedeeld in twee fasen. Op navolgende afbeelding is een voorlopige inrichtingsschets van het plangebied weergegeven. Deze inrichtingsschets is ter verduidelijking tevens als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan toegevoegd.

Fase 1

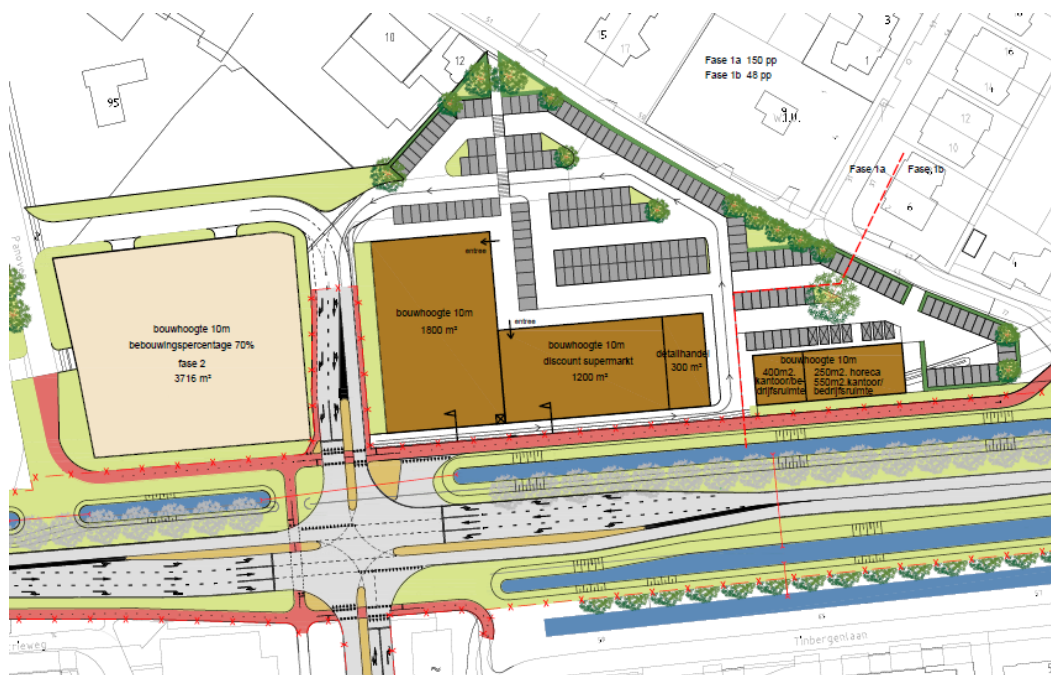
Fase 1 bestaat uit fase 1a en 1b. De gronden in fase 1 zijn bestemd voor bedrijvigheid. In fase 1a is maximaal 3.370 m² specifiek bestemd voor detailhandel. De detailhandel bestaat uit twee supermarkten (waarvan één discounter) en overige detailhandel. De supermarkten hebben samen een oppervlakte van maximaal 3.000 m².

Daarnaast blijft er 370 m² over voor de overige detailhandel. Op het dak van de supermarkt zal nog ongeveer 200 m² kantoorruimte gerealiseerd worden.

Fase 1b ligt ten oosten van fase 1a. In dit gebied is ruimte voor 250 m² “lichte horeca”, een terras van maximaal 70 m² en 950 m² kantoor en/of bedrijfsruimte.

Fase 2

Fase 2 is ten westen van de doorgetrokken Nijverheidsweg gelegen. Ook dit gebied is bestemd voor bedrijvigheid. Het bouwvlak heeft een oppervlakte van circa 3.700 m², waarvan maximaal 70% bebouwd mag worden.



Voorlopige inrichtingsschets plangebied met globale aanduiding fase 1 en fase 2 en grens tussen fase 1a en fase 1b (bron: SAB)

3.2.4 Bebouwing

Een belangrijk uitgangspunt voor de invulling van de locatie is de kwaliteit van het beeld langs de Baronieweg. Met name een stevige 'wandwerking' is hier van belang. Een supermarkt heeft slechts een hoogte van ongeveer vijf meter. Deze hoogte is onvoldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen. Voorgesteld wordt de beoogde wandvorming te realiseren door vestiging van kleine zelfstandige kantoorruimten op het dak van de supermarkt(en), aangevuld met schijngevels, waarop eventueel de reclame-uitingen van de supermarkten kunnen worden aangebracht. De totale hoogte komt hiermee op acht meter. Deze wandwerking zorgt ervoor dat wordt bijgedragen aan de beeldkwaliteit van een voorgevelrooilijn die voor 70% bebouwd is. Tevens is bij de supermarkten sprake van een tweezijdige oriëntatie van de hoekbebouwing en wordt de bebouwing op de openbare weg georiënteerd.

3.2.5 Openbare ruimte

Voor de openbare ruimte in het plangebied gelden de volgende beeldkwaliteitseisen:

- uniform straatmeubilair;
- parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein;
- bebouwing zichtbaar blijven;
- natuurvriendelijke oevers;
- uniforme waterbouwkundige werken;
- bloemrijke bermen.

Vanuit de beeldkwaliteitseisen met betrekking tot de primaire route Baronieweg komt tevens de eis van een groene begeleiding van de route naar voren. In onderhavig plan wordt hieraan voldaan door te zorgen voor de aanleg van een bomenrij langs de noordzijde van de Baronieweg. Deze groene begeleiding zorgt eveneens voor een uniform beeld langs deze weg. Langs de Hogedijk zal aanvullende beplanting worden aangebracht. Met de nieuwe structuur zullen langs de bestaande Parallelweg bomen verdwijnen. In plaats daarvan zal de bestaande greppel langs de Baronieweg worden opgewaardeerd naar een watergang. Op deze manier wordt de Baronieweg voorzien van een groen-blauwe begeleiding. Ook voor het straatmeubilair en de waterbouwkundige werken wordt gekozen voor uniformiteit. Hierdoor oogt de openbare ruimte in het plangebied als één geheel en wordt er bovendien aangesloten bij de openbare ruimte in de omgeving.

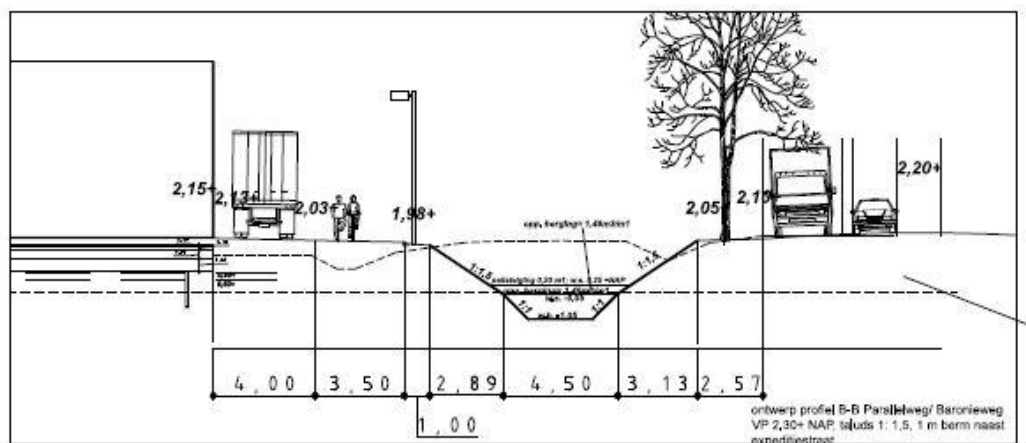
3.2.6 Verkeer en parkeren

Verkeer

Het plangebied wordt via de Baronieweg ontsloten, ter hoogte van de kruising met de Nijverheidsweg. Vandaaruit wordt een weg in noordelijke richting gerealiseerd op de grens tussen fase 1 en fase 2 van het plangebied. Ter hoogte van de Boerhaaveweg buigt deze weg zowel in westelijke als in oostelijke richting af. In westelijke richting sluit de nieuwe weg aan op de enigszins in zuidelijke richting te verplaatsen Boerhaaveweg. In oostelijke richting buigt de weg af en ontsluit hier de twee supermarkten en de ruimten voor detailhandel en bedrijven.

De bevoorrading van de supermarkten en de aanvullende bedrijfsbebouwing vindt plaats vanaf de Baronieweg. Voor en ten zuiden van de supermarkten buigt een 4-meter brede weg af in oostelijke richting. De supermarkten worden derhalve aan de zuidzijde bevoorrad. Na het lossen van de goederen kunnen de vrachtwagens hun weg vervolgen door tussen fase 1a en fase 1b het achterliggende parkeerterrein op te rijden. Via dit parkeerterrein komen ze uiteindelijk weer uit bij de kruising met de Baronieweg. De bedrijven in fase 1b worden via het parkeerterrein achter de supermarkten ontsloten. Voor alle duidelijkheid: Er bestaat geen mogelijkheid om vanaf de zijde van de Maria Montessoristraat het plangebied in te rijden. Wel zal er zorg gedragen worden voor een nooduitgang voor gemotoriseerd verkeer aan de zijde van de Maria Montessoristraat, zodat hulpdiensten altijd vanaf verschillende zijden het plangebied kunnen bereiken en andersom personenauto's het parkeerterrein bij calamiteiten ook langs een andere route kunnen verlaten. De huidige Parallelweg langs de zuidzijde van het plangebied zal worden opgeheven. Omdat de Parallelweg op dit moment een belangrijke rol vervult voor het langzame verkeer zal er zorggedragen moeten worden voor een nieuwe route voor fietsers. Naast de bevoorradingsroute zal daarom een

Op navolgende afbeelding is een mogelijk ontwerpprofiel van de Parallelweg/Baronieweg weergegeven. Hierop is de bomenrij langs de Baronieweg te zien. Eveneens is te zien dat het vrachtverkeer voor de bevoorrading van de supermarkten, voor de bedrijven langs kan rijden. Daarnaast ligt aansluitend aan deze bevoorradingsroute een fietspad. Doordat het fietspad en de route voor het bevoorradingsverkeer op hetzelfde maaiveldniveau liggen kan het fietspad door het vrachtverkeer gebruikt worden om te manoeuvreren voor de bevoorrading. Tussen het fietspad en de Baronieweg bevindt zich in de toekomstige situatie een watergang met natuurlijke oevers. Deze heeft een waterbreedte van 4 meter en is daarmee bijna zo breed als de bestaande watergang iets verder naar het westen langs de Baronieweg. Ook hiermee wordt aan een beeldkwaliteits voor de openbare ruimte voldaan. Op navolgende afbeelding is een ontwerpprofiel van de Parallelweg/Baronieweg weergegeven.



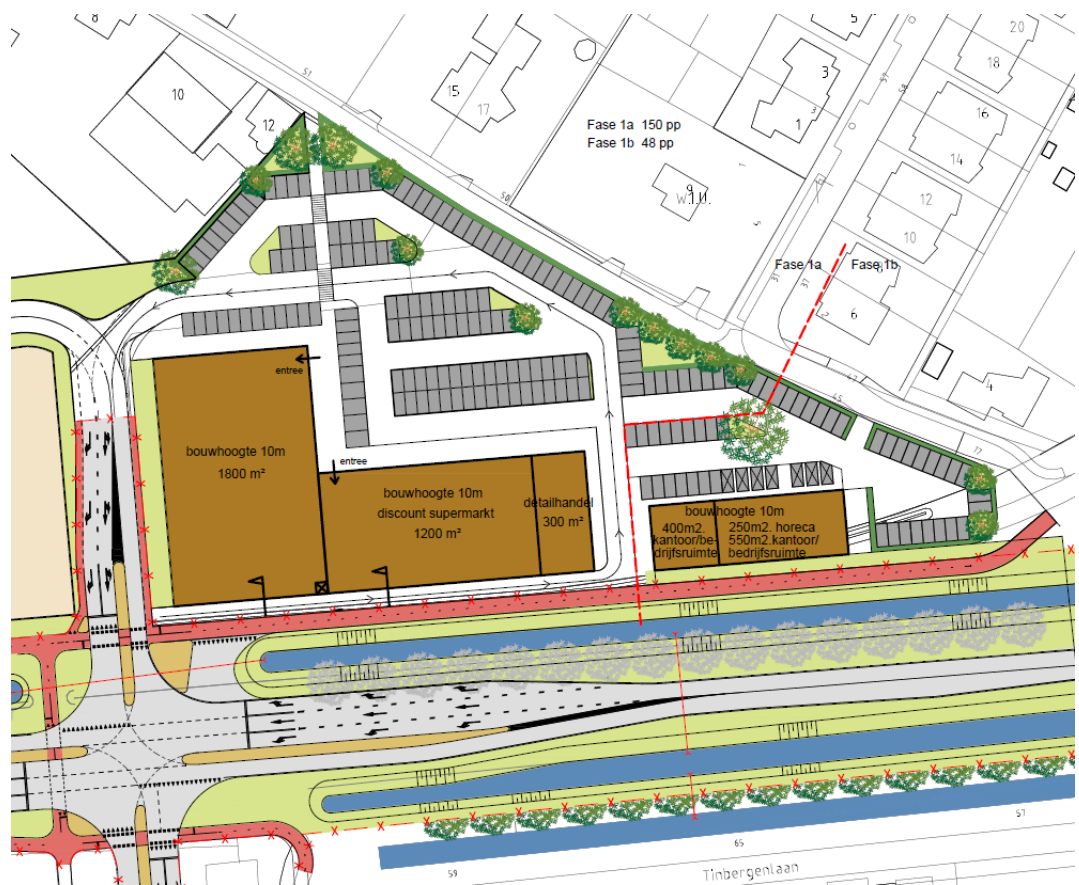
- Voor de 3000 m² aan supermarkten zijn 135 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 4,5 pp per 100 m² bvo);
- Voor de 370 m² dagwinkel zijn 11 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 3 pp per 100 m² bvo);
- Voor ongeveer 200 m² kantoor (op de supermarkt) zijn 4 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 2 pp per 100 m² bvo).

In fase 1b kunnen in totaal 48 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit aantal is ruim voldoende voor de geprojecteerde functies in dit gebied:

- Voor de 250 m² horeca zijn maximaal 20 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm voor lichte horeca: 6 tot 8 pp per 100 m² bvo);
- Voor maximaal 950 m² aan kantoor/ bedrijfsruimte zijn 19 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 2 pp per 100 m² bvo).

In totaal zijn er dus 39 parkeerplaatsen nodig om de geprojecteerde functies te kunnen realiseren. Met andere woorden: er is in fase 1b enige reserve aan parkeerplaatsen.

Op navolgende afbeelding is een voorlopige schets van de inrichting van de parkeervoorziening weergegeven. Daarbij is de situatie in beeld gebracht met een horecavoorziening in fase 1b. In paragraaf 4.9.2 wordt verder ingegaan op de parkeernormen.



Voorlopige inrichtingsschets parkeervoorziening fase 1a en 1b (bron: SAB)

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Bodem

4.1.1 Algemeen

In het kader van een bestemmingsplanprocedure moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek moet uitwijzen of de locatie mag worden aangewend voor de gewenste ontwikkeling.

4.1.2 Toetsing

Bodemonderzoek 2009

In maart 2009 heeft AT MilieuAdvies BV een bodemonderzoek uitgevoerd op het perceel weiland tussen de Hogedijk en de Parallelweg, dat op dat moment toegankelijk was. Het komt overeen met het gebied, waar Fase 1 van de toekomstige ontwikkeling gepland is alsmede het zuidelijke deel van Fase 2.

Het onderzoek is verricht conform de onderzoeksstrategie voor een “grootschalig onverdachte locatie”, zoals omschreven in de NEN 5740. In aanvulling op de onderzoeksopzet zijn extra grondanalyses op bestrijdingsmiddelen uitgevoerd. Verder is extra aandacht uitgegaan naar de dammen en de opslag van zand en klinkers op de locatie. Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden, dat het voldoende aannemelijk is, dat op de locatie geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. In de zintuiglijk “schone”, kleiige ondergrond zijn geen verhoogde gehalten voor de onderzochte stoffen aangetoond. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten voor barium en zink aangetoond. Ter plaatse van de opslag van zand en klinkers en ter plaatse van de dammen zijn in de kleiige bovengrond tot circa 0,5 m – mv licht verhoogde gehalten voor kwik, lood en PAK aangetoond.

Bodemonderzoek 2013

In mei 2013 heeft een onderzoek plaatsgevonden op de overige gronden, gelegen in het plangebied en op de gronden, die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen in de directe omgeving (Omgeving Baronieweg). Helaas was het ook op dat moment niet mogelijk de gronden te betreden van de familie Spelt. Die gronden zijn om deze reden niet meegenomen in het onderzoek. Overigens wordt niet verwacht, dat er op die betreffende gronden wezenlijk andere onderzoeksresultaten behaald zullen worden dan in de directe omgeving.

Het onderzoek is verricht conform de onderzoeksstrategie voor een “kleinschalig onverdachte locatie”, zoals omschreven in de NEN 5740:2009.

Op basis van het onderzoek bestaat er geen aanleiding voor de uitvoering van een nader onderzoek of het nemen van saneringsmaatregelen. De aangetoonde licht verhoogde concentraties van PAK, PCB, minerale olie, lood, molybdeen en kobalt in de grond geven geen beperkingen ten aanzien van het huidige gebruik en de mogelijke herinrichting van de locatie. Ook de licht verhoogde concentraties voor barium en

(plaatselijk) xylenen en naftaleen in het grondwater geven geen beperkingen ten aanzien van het huidige gebruik en de mogelijke herinrichting van de locatie.

4.1.3 Conclusie

Bodemonderzoek 2009

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaat er geen aanleiding voor de uitvoering van een nader onderzoek of het nemen van saneringsmaatregelen. De aangetoonde licht tot matig verhoogde gehalten in de grond en het grondwater geven geen beperkingen ten aanzien van het huidige gebruik en de mogelijke herinrichting van de locatie (nieuwbouw).

Bodemonderzoek 2013

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaat er geen aanleiding voor de uitvoering van een nader onderzoek of het nemen van saneringsmaatregelen. De aangetoonde licht verhoogde concentraties in grond en grondwater geven geen beperkingen ten aanzien van het huidige gebruik en de mogelijke herinrichting van de locatie.

4.2 Flora en fauna

4.2.1 Algemeen

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten getoetst worden aan de Vogel- en/of Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet. Bij de toets van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

4.2.2 Toetsing op basis van onderzoek 2010

In november 2010 heeft AT MilieuAdvies BV een flora en faunaonderzoek uitgevoerd op het perceel weiland tussen de Hogedijk en de Parallelweg, dat op dat moment toegankelijk was. Het komt overeen met het gebied, waar Fase 1 van de toekomstige ontwikkeling gepland is alsmede het zuidelijke deel van Fase 2.

Gebiedsbescherming

Gezien de ligging van het plangebied buiten de EHS en beschermde natuurgebieden (5.800 meter van het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Lek') zijn negatieve effecten niet te verwachten.

Soortenbescherming

Omdat er tijdens de veldinventarisatie geen plantensoorten uit tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet zijn aangetroffen en niet verwacht worden omdat de aangetroffen biotoop niet geschikt is, behoeven er geen speciale maatregelen of compensaties te worden getroffen.

Omdat alle inheemse vogels beschermd zijn dient men in het kader van de zorgplicht voorzorgsmaatregelen te nemen om vogels niet te storen tijdens het nestelen. Geadviseerd wordt om het plangebied vooraf aan de werkzaamheden, mochten deze in het broedseizoen plaatsvinden, te maaien of te frezen, zodat het niet geschikt is als nestgelegenheid.

In verband met de zorgplicht wordt verder geadviseerd het plangebied vooraf aan de werkzaamheden te maaien, zodat het gebied minder geschikt wordt als leefgebied van muizen, amfibieën en reptielen. De dieren zullen er wegtrekken op zoek naar beschutting, waardoor verstoring tijdens graafwerkzaamheden geminimaliseerd kan worden.

4.2.3 Toetsing op basis van onderzoek 2013

In mei 2013 is een quick scan flora en fauna uitgevoerd¹. Dit onderzoek heeft betrekking op de overige gronden, gelegen in het plangebied en op de gronden, die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen in de directe omgeving (Omgeving Baronieweg). Helaas was het ook op dat moment niet mogelijk de gronden te betreden van de familie Spelt. Die gronden zijn om deze reden niet meegenomen in het onderzoek. Overigens wordt niet verwacht, dat er op die betreffende gronden wezenlijk andere onderzoeksresultaten behaald zullen worden dan in de directe omgeving. Dit onderzoek is als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan toegevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

Gebiedsbescherming

Gezien de ligging van het plangebied buiten de EHS en beschermde natuurgebieden (5.800 meter van het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Lek') zijn negatieve effecten niet te verwachten.

Soortenbescherming

De meeste van de in het plangebied voorkomende soorten zijn beschermd en vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing. Met de plannen zijn negatieve effecten op ontheffingsplichtige vleermuizen niet op voorhand uit te sluiten. Oorspronkelijk gold dit ook voor de Kleine Modderkruiper, die aangetroffen is in de bestaande watergang aan de zuidzijde van de Baronieweg. Inmiddels is besloten deze bestaande watergang niet te verbreden. In plaats daarvan zal een bestaande greppel uitgediept worden. Hierdoor wordt het leefgebied van de Kleine Modderkruiper niet verstoord.

4.2.4 Conclusie

Op basis van het onderzoek uit 2010

Gezien de ligging en de biotoop van het plangebied en op basis van de inventarisatie is het niet te verwachten, dat er ontheffingsplichtige soorten voorkomen. Daarom geldt alleen de zorgplicht en is er geen ontheffing van artikel 75 van de Flora- en Faunawet noodzakelijk.

¹ SAB. (10 mei 2013). Quick scan flora en fauna IJsselstein, Hogedijk/Panoven, projectnummer 110201.

Op basis van het onderzoek uit 2013

Nader onderzoek is uitgevoerd naar vliegroutes langs de Parallelweg en Tinbergenlaan van alle (in de omgeving) voorkomende vleermuissoorten².

Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden, dat de bomenrijen aan weerszijde van de Parallelweg (en de beplanting langs de Panoven) een essentiële functie hebben als vliegroute voor de gewone dwergvleermuis. De gewone dwergvleermuis gebruikt de vliegroute waarschijnlijk een groot deel van het jaar om zich te verplaatsen tussen verblijfplaatsen in het centrum naar foerageergebieden aan de rand/buiten de bebouwde kom.

De ontwikkelingen in het plangebied aan de Parallelweg en Panoven te IJsselstein leiden tot aantasting van de vaste vliegroute van de gewone dwergvleermuis. Deze vleermuissoort is beschermd middels de Flora- en faunawet tabel 3 en is opgenomen in de EU Habitatrichtlijn Bijlage IV. Voor deze strikt beschermde soort betekent dit concreet dat op basis van artikel 75 van de Flora- en faunawet géén vrijstelling mogelijk is van artikel 8 t/m 12 en derhalve een ontheffing noodzakelijk is.

Voordat kan worden gestart met de werkzaamheden dient de ontheffing Flora- en faunawet te zijn verleend. Indien er een omgevingsvergunning wordt aangevraagd kan tevens tegelijk met deze aanvraag het aspect Flora- en faunawet worden getoetst. In beide gevallen wordt het aspect flora en fauna door de Dienst Regelingen (Ministerie van EZ) getoetst.

Bij de zowel ontheffingsaanvraag als de aanvraag van de omgevingsvergunning dient te worden aangetoond dat met de beoogde ingrepen de gunstige staat van instandhouding van de aanwezige soorten niet in gevaar komt. Door het treffen van mitigerende (verzachtende) maatregelen kan worden voorkomen dat de essentiële vliegroute verdwijnt en afbreuk wordt gedaan aan de instandhoudingsdoelstellingen van de soort. Om dit te bereiken dient een mitigatie-/activiteitenplan te worden opgesteld. Het activiteitenplan wordt na vaststelling ter toetsing voorgelegd aan het bevoegd gezag. De minister zal bij geen bezwaar een ontheffing verlenen of een verklaring van geen bedenkingen (v.v.g.b.) bij de omgevingsvergunning afgeven.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, zoals woningen, moet worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt. Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG-publicatie als leidraad voor milieuzonering gebruikt³. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen.

² SAB. (25 september 2013). Nader onderzoek vleermuizen IJsselstein, Hogedijk/Panoven, projectnummer 110201.

³ VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', 2009.

Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

In de VNG-publicatie zijn voor het bepalen van de richtafstanden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddeld' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kan worden uitgegaan van kortere afstanden (verlaging met één afstandsstep);
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten;
- bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten (zoals productie, opslag, kantoren, parkeerterreinen) kunnen deze deelactiviteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

De richtafstanden lopen op naar mate sprake is van een bedrijf in een hogere milieucategorie. Zoals bij de uitgangspunten voor de richtafstanden is gesteld, kan bij het type gemengd gebied de richtafstand zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstep worden verlaagd (dus van bijvoorbeeld 50 naar 30 meter voor milieucategorie 3.1). Verdere reducties zijn blijkens de toelichting in de VNG-publicatie niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht. De richtafstand wordt gemeten vanaf de grens van het bedrijfsperceel tot de gevel van het gevoelige object. Navolgende tabel geeft inzichtelijk wat de richtafstanden zijn voor de verschillende milieucategorieën, zowel voor 'rustige woonwijken' of 'rustige buitengebieden' als voor 'gemengde gebieden'.

Milieucategorie	Richtafstand tot 'rustig gebied' of 'rustig buitengebied'	Richtafstand een 'gemengd gebied'
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden en omgevingstype (bron: VNG, 2009)

Er kan op twee manieren worden gezoneerd, om ruimtelijke scheiding van functies te bewerkstelligen:

- uitwaartse zonering gaat uit van de milieubelastende functie (zoals een bedrijventerrein). In een zone rond het bedrijventerrein worden woningen of andere milieugevoelige functies geweerd;
- inwaartse zonering creëert beschermende bufferzones rondom een milieugevoelige functie. In een zone rondom bijvoorbeeld een woning zijn op korte afstand weinig belastende activiteiten toelaatbaar. Hoe groter de afstand tot de woonbebouwing, hoe groter de toelaatbare hinder is.

4.3.2 Toetsing

Bij onderhavig bestemmingsplan is gebruik gemaakt van inwaartse zonering. Daarbij wordt er van uitgegaan, dat het een gemengd gebied betreft. Er wordt aan de hand van de afstand van een gevoelig object, in dit geval de omliggende woningen, bepaald welke type bedrijvigheid op welk gedeelte van het bedrijventerrein aanvaardbaar is. Hoe groter de afstand tussen de woningen en de locatie op het bedrijventerrein, hoe zwaarder de bedrijfsvoering van de bedrijven kan zijn. Vanaf de gevels van de bestaande woningen zijn zones getrokken.

Hierbij geldt dat:

- binnen 10 meter uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 1 toegestaan zijn;
- binnen 30 meter uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 2 toegestaan zijn;
- binnen 50 meter uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 toegestaan zijn.
- binnen het resterende deel van het bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan.

Hogere milieucategorieën zijn binnen het plangebied niet mogelijk.

De zonering is in beeld gebracht op de verbeelding, met dien verstande dat de 10 m-zone hierop niet is aangegeven. Dit is niet nodig, aangezien de 10 m-zone niet leidt tot feitelijke belemmeringen voor bedrijven.

Als gevolg van deze zonering wordt voorkomen dat er sprake is van een toename van hinder op bestaande hindergevoelige functies in de omgeving van het plangebied.

4.3.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

4.4 Geluid

4.4.1 Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen, inrichtingen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidhinder veroorzakende functies worden toegestaan in de buurt van geluidgevoelige functies, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting op deze omliggende geluidgevoelige functies.

4.4.2 Toetsing industrielawaai

Wet- en regelgeving

Voor de beoordeling van geluidshinder afkomstig van inrichtingen (industrialawaai) moet rekening worden gehouden met verschillende soorten van geluidshinder, namelijk:

- geluidshinder afkomstig uit de inrichting (directe hinder), dit is de hinder die wordt veroorzaakt door activiteiten in de inrichting.
- maximale geluidshinder, dit zijn de piekniveaus die optreden door de activiteiten in de inrichting.
- indirecte geluidshinder, dit is de geluidshinder afkomstig van het wegverkeer van en naar de inrichting op de openbare weg.

Deze drie soorten van geluidshinder afkomstig van inrichtingen worden beoordeeld op basis van drie documenten, dit zijn het “Activiteitenbesluit”, de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering, editie 2009” en de Schrikkelcirculaire.

Er is een akoestisch onderzoek opgesteld, waarin specifiek onderzocht is welke invloed de vestiging van nieuwe bedrijven in het plangebied heeft op de woningen in de directe omgeving (Akoestisch onderzoek industrialawaai Panoven – Hogedijk, SAB, januari 2014). Daarbij is ook onderzocht welke invloed het geluid van winkelwagentjes, parkerende auto's en bevoorradend verkeer heeft. Uiteraard is ook rekening gehouden met de mogelijke invloed van de geprojecteerde horecagelegenheid (komen en gaan van gasten, bevoorradening, afzuiging van de keuken en het stemgeluid van mensen op het terras).

Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Langtijdgemiddelde geluidsbelastingen

Uit dit onderzoek blijkt dat bij zeven woningen de grenswaarden van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit ten gevolge van langtijdgemiddelde geluidsbelasting wordt overschreden. De hoogste langtijdgemiddelde geluidsbelasting bedraagt 54 dB(A). Hiermee wordt de richtwaarde van 55 dB(A) uit de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering, editie 2009 niet overschreden.

Om de geluidshinder op de woning Hogedijk 12 te verminderen zijn enkele maatregelen nodig om de geluidshinder te reduceren. Door het plaatsen van een robuuste erfafscheiding (functioneel een geluidsschermb) met een hoogte van 1,5 meter tussen de parkeerplaats en de woning Hogedijk 12 neemt de geluidshinder af. Zodanig, dat ook

bij piekgeluiden de maximale grenswaarde niet wordt overschreden. Dit scherm voorkomt niet, dat er nog een kleine overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde van 50 dB(A) voor langtijdgemiddelde geluidsbelasting.

Maximale geluidsbelastingen

Uit dit onderzoek blijkt dat bij geen van de woningen de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en de richtwaarden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering, editie 2009' wordt overschreden op basis van de maximale geluidsniveaus. De hoogste maximale geluidsniveaus worden veroorzaakt door de dichtslaande autoportieren op de parkeerplaats en het rijden van de vrachtwagens over het parkeerterrein.

Indirecte geluidhinder

Uit dit onderzoek blijkt dat bij één woning (Panoven 95) de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), uit de Schrikkelcirculaire wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de indirecte hinder bedraagt 52 dB(A). Aangezien de indirecte hinder lager is dan de Hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 65 dB(A) uit de Schrikkelcirculaire, is deze geluidsbelasting acceptabel.

Eindconclusie

Aangezien de grenswaarde van 70 dB(A) voor de maximale geluidsbelastingen uit het Activiteitenbesluit niet wordt overschreden en de indirecte hinder binnen de normen uit de "Schrikkelcirculaire" is er voor deze twee beoordelingsgrootheden geen belemmering voor de realisatie van de nieuwe ontwikkeling in het gebied Panoven-Hogedijk. Wel wordt de grenswaarde van 50 dB(A) voor de langtijdgemiddelde geluidsbelasting uit het Activiteitenbesluit overschreden. Aangezien het redelijkerwijs niet mogelijk is de langtijdgemiddelde geluidsbelastingen terug te brengen tot de grenswaarde van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit, kan de gemeente maatwerkvoorschriften (bijvoorbeeld: laden en lossen in de avondperiode uitsluiten) voor de bedrijven binnen het plan Panoven opstellen, zodat de realisatie van het plan mogelijk is. Een dergelijk maatwerkvoorschrift kan worden opgesteld zonder dat de bovengrens van 55 dB(A) uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering, editie 2009' wordt overschreden. Vanuit akoestisch oogpunt is er dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan Panoven-Hogedijk in IJsselstein.

4.4.3 Toetsing wegverkeerslawaai

Wet- en regelgeving

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*⁴: deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van wegen;

⁴ De term voorkeursgrenswaarde stond in de Wgh tot 1-1-2007. Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) in werking getreden. Eén van de wijzigingen bestond uit het feit dat de term 'voorkeursgrenswaarde' werd vervangen door 'ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting'. Om verwarring te voorkomen en de leesbaarheid te verhogen wordt in dit akoestisch onderzoek de term voorkeursgrenswaarde gebruikt.

– *Hoogste toelaatbare geluidsbelasting*: deze waarde geeft de hoogste geluidsbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd. De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het soort geluidsgevoelige bebouwing. In onderstaande tabel zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de Wgh aangegeven.

	Aanleg nieuwe weg	Reconstructie van weg
Stedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	48 dB (art. 100)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	63 dB (art. 83 lid 3)	63 dB (art. 100a lid 1 onder b)
Buitenstedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	48 dB (art. 100)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	58 dB (art. 83 lid 3)	58 dB (art. 100a lid 1 onder b)

Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh

Voor de beoordeling van geluidshinder afkomstig van wegverkeer dient rekening gehouden te worden met de volgende twee situaties:

1. De aanleg van een nieuwe weg vanaf de kruising Baronieweg/ Nijverheidsweg in noordelijke richting. Deze weg zal verbonden worden met de iets verlegde Boerhaaveweg;
2. De aanpassingen, die nodig zijn aan de Baronieweg/ Nijverheidsweg teneinde de huidige T-aansluiting om te zetten in een volwaardige kruising.

Ten gevolge van deze 2 verkeerskundige ingrepen krijgt het bedrijventerrein Paardenveld een extra aansluiting op het omringende wegennet: via de verlegde Boerhaaveweg en het plangebied kan het verkeer de nieuwe aansluiting op de Baronieweg bereiken. Door bureau Huijskes VRT BV is in november 2013 een berekening opgesteld van de intensiteiten op de nieuwe weg door het plangebied en op het kruispunt met de Baronieweg. Daarbij is rekening gehouden met het verkeer, dat via het plangebied van- en naar het Paardenveld rijdt.

Op basis van deze berekende intensiteiten is vervolgens door SAB een akoestisch onderzoek opgesteld, waarin specifiek onderzocht is welke invloed de aanleg van de nieuwe weg en de aanpassing aan de bestaande wegen heeft op de woningen in de directe omgeving (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Panoven – Hogedijk, SAB, november 2013).

Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Aanleg nieuwe weg

Uit het onderzoek blijkt dat bij één woning (Panoven 95) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden door de aanleg van de nieuwe weg. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 54 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Het doel van de Wgh is geluidhinder te voorkomen. Maatregelen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken zijn bijvoorbeeld het toepassen van stil wegdek op de nieuwe weg, het vergroten van de afstand tussen de woningen en de weg of het toepassen van dove gevels.

Ten aanzien van de toepassing van een stil wegdek kan het volgende opgemerkt worden:

- Voor wegen in binnenstedelijk gebied met een rijsnelheid van 50 km/u wordt normaliter het zogenaamde DAB (SURF) toegepast. Dit heeft een dichte structuur. Om toch tot enige geluidsreductie te komen zou SMA 0/6 toegepast kunnen worden. Het verschil tussen DAB (SURF) en SMA 0/6 is in kosten gering. Bij SMA 0/6 is bij de genoemde rijsnelheid een reductie van circa 1,5 dB te bereiken ten opzichte van DAB (SURF). Echter bij kruisingen en bochten ligt de snelheid lager, waardoor het verschil verwaarloosbaar is. Daarnaast heeft de open structuur als nadeel dat door wringing de weg snel kapot gereden wordt. Daarmee zijn hogere onderhoudskosten te verwachten (reparaties aan wegdek).
- Voor wegen buiten de bebouwde kom, met name snelwegen, wordt veelal ZOAB toegepast. Naar verwachting is de kostprijs van ZOAB niet veel anders. Ook hier is in de bochten en bij lage rijsnelheid geen geluidswinst te boeken. ZOAB is verder alleen toe te passen op wegen met een hogere rijsnelheid (bijvoorbeeld snelwegen), waar het vuil tussen de openingen door zuigende werking van de autobanden, weggetrokken wordt. Wanneer het wegdek dicht slibt gaat het beoogde effect verloren. Verder is een speciale constructie nodig, waardoor het regenwater afgevoerd kan worden. Nut en noodzaak van deze constructies afwegende en gelet dat het om een beperkt aantal woningen gaat is de gemeente van mening, dat DAB (SURF) toegepast dient te worden.

Gezien de beperkte schaal van dit plan is het niet mogelijk of gewenst om effectieve maatregelen te treffen die de geluidsbelastingen terugbrengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor deze woning Panoven 95 kan door de gemeente een hogere waarde worden verleend. Om een hogere waarde aan te vragen moet de situatie passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van het aanvragen van hogere waarden.

De gemeente IJsselstein volgt voorlopig de ontheffingscriteria uit het inmiddels vervallen “Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen”. Hierin stond het ontheffingscriterium: “een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen”. Dit ontheffingscriterium is in deze situatie van toepassing.

De aanleg van de nieuwe weg is noodzakelijk zodat het plangebied daarna kan aansluiten op de bestaande infrastructuur (Baronieweg en Boerhaaveweg).

De situatie past in het gemeentelijk beleid. Hierdoor wordt voor de woning Panoven 95 een hogere waarde van 54 dB verleend door de gemeente. De verlening van de hogere waarde vindt plaats in een aparte hogere waarde-procedure gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure.

Aanpassingen aan de Baronieweg/ Nijverheidsweg

Bij 4 woningen neemt de geluidsbelasting door de aanpassing van de kruising Baronieweg en de Nijverheidsweg met 2 dB of meer toe. Het betreffen hier 2 woningen aan de Maria Montessoristraat (nrs. 4 en 6) en 2 woningen aan de Industrieweg (nrs. 15 en 16). Hierdoor zorgt de aanpassing van de kruising niet voor reconstructie in het kader van de Wgh.

Eindconclusie

Bij één woning (Panoven 95) zal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB worden overschreden door de aanleg van de nieuwe weg. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 54 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting bedraagt 63 dB. Gezien de relatief geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal voor dit specifieke geval een hogere waarde procedure gevolgd worden. Bij vier woningen neemt de geluidsbelasting door de aanpassing van de kruising Baronieweg en de Nijverheidsweg ten gevolge van de Baronieweg met 2 dB of meer toe. Bij deze vier woningen is er sprake van een reconstructie in het kader van de Wgh.

Daarom kan geconcludeerd worden, dat er vanuit het aspect geluid geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied en de directe omgeving.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

4.5.2 Toetsing NIBM

Het plan bestaat uit de realisatie nieuwe bedrijvigheid en de herinrichting van de verkeersstructuur. De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor bedrijvigheid. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van extra verkeersbewegingen van het plan inzichtelijk te maken.

In een Memo heeft SAB in januari 2014 hiervoor een berekening opgesteld⁵. Daarbij is uiteraard gebruik gemaakt van dezelfde verkeersaantallen, als bij de berekening van het wegverkeerslawaai en het industrielawaai.

Daarbij is uiteraard gebruik gemaakt van dezelfde verkeersaantallen, als bij de berekening van het wegverkeerslawaai en het industrielawaai.

Op basis van de uitgevoerde berekening kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De bijdrage van het extra verkeer ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg nabij de Boerhaaveweg is niet in betekenende mate. Een nader onderzoek hoeft hier niet plaats te vinden;
- De bijdrage van het extra verkeer ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg nabij de Baronieweg is mogelijk in betekenende mate. Een nader onderzoek is hier noodzakelijk.

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de planbijdrage ter hoogte van de Baronieweg groter is dan de NIBM-grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, daardoor zal het plan 'in betekenende mate' (IBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toename groter dan de NIBM-grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is toelaatbaar zolang de grenswaarden van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet wordt overschreden. Een nadere toetsing is dus nodig.

4.5.3 Toetsing grenswaarden

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de lokale luchtkwaliteit onderzocht, zodat onacceptabele gezondheidsrisico's kunnen worden uitgesloten. De luchtkwaliteit is berekend aan de rand van de Baronieweg (12,5 meter uit de weg-as) met behulp van het rekenmodel CAR 12.0 voor het jaar 2014. De luchtkwaliteit wordt ter plaatse van het plangebied bepaald door de Baronieweg aangezien deze weg de hoogste verkeersintensiteit heeft. Bij de berekening van de luchtkwaliteit zijn de verkeersgegevens uit het akoestisch onderzoek wegverkeer⁶ gebruikt. Door de luchtkwaliteit te berekenen met de verkeersgegevens uit 2020 (hogere verkeersintensiteit) en met de emissiegegevens van de auto's en de achtergrondconcentraties uit 2014 (hogere uitstoot en hogere achtergrondconcentratie) wordt de hoogst mogelijke concentratie stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) berekend.

⁵ SAB. (januari 2014). Memo Luchtkwaliteit Panoven-Hogedijk, IJsselstein, projectnummer: 110201.

⁶ Akoestisch onderzoek wegverkeer Panoven-Hogedijk, IJsselstein, uitgevoerd door SAB, projectnummer: 110201, d.d. 14 januari 2014.

In de onderstaande tabel staan de verkeersgegevens voor de Baronieweg weergegeven voor het jaar 2020.

Weg(vak)	Etmaalintensiteit in 2024 (incl. plan)	Voertuigverdeling		
		Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
Nieuwe weg	5.702	90,5 %	7,9 %	1,6 %
Baronieweg, ten oosten van Nijverheidsweg	26.332	92,9 %	4,9 %	2,9 %
Baronieweg, ten westen van Nijverheidsweg	20.304	92,9 %	4,9 %	2,9 %

In de onderstaande tabel zijn de resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen met het CAR-model weergegeven. In deze tabel zijn de hoogste concentraties alleen weergegeven, deze zijn berekend op het wegvak Panoven, ten oosten van de Nijverheidsweg. De invoer- en uitvoergegevens uit het CAR-model zijn bijgevoegd bij deze memo. De berekende concentraties voor fijn stof zijn gecorrigeerd met de zeezoutcorrectie van 4 µg/m³.

	Stikstofdioxide (NO ₂)	fijn stof (PM ₁₀)
Jaargemiddelde concentratie	39,1 µg/m³	23,1 µg/m³
Aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde	0	18

De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen hiermee onder de grenswaarden van 40 µg/m³. Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de CAR-model aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en 2020 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

4.5.4 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in

plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

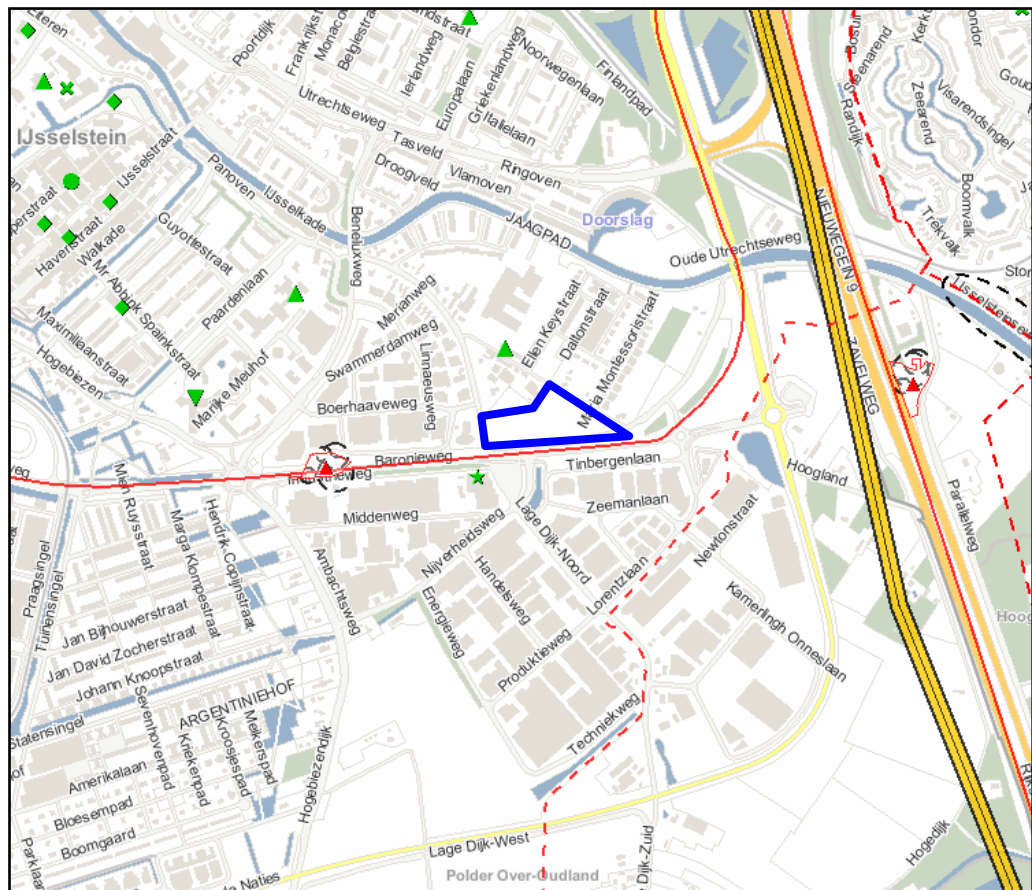
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

4.6.2 Toetsing

Op navolgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart Nederland te zien. Hieruit blijkt dat er in de nabije omgeving van het plangebied geen stationaire bronnen zijn gelegen. Een nadere beoordeling voor wat betreft de stationaire bronnen kan derhalve achterwege blijven. In de nabijheid van het plangebied zijn diverse mobiele bronnen gelegen. Hierbij gaat het om een hogedrukaardgasleidingen en de provinciale weg N210 (Weg der Verenigde Naties) en de Rijksweg A2.



Uitsnede Risicokaart Nederland met globale aanduiding plangebied (blauw)

N210 en A2

Het plangebied ligt op circa 290 meter van de provinciale weg N210 en op circa 480 meter van de Rijksweg A2. Beide wegen bevinden zich ten oosten van het plangebied. De toetsingsafstand voor het groepsrisico voor deze wegen bedraagt 200 meter. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van het groepsrisico. Een nadere beoordeling kan derhalve achterwege blijven.

Buisleiding

Ten zuidoosten van het plangebied ligt op circa 170 meter afstand een buisleiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie. Het betreft transportroutedeel P20_1. De bijbehorende plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter. Het plangebied bevindt zich eveneens buiten het invloedsgebied van het groepsrisico. De afstand van 170 meter tot het plangebied is voldoende groot. Een nadere beoordeling kan derhalve achterwege blijven.

4.6.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

4.7 Water

4.7.1 Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

IJsselmerengebied

Het plangebied ligt in het gebied 'Randstad'. De Randstad is het dichtst bebouwde en bewoonde gebied van Nederland. De strategische ligging en een sterk gecontroleerd watersysteem hebben ervoor gezorgd dat dit gebied een aantrekkelijke en welvarende delta is. Een aanzienlijk deel van de groene gebieden in de Randstad (Groene Hart, Midden Delfland) betreft veenweidegebied. Kenmerkend voor veenweidegebieden (in de Nota Ruimte benoemd als Nationaal Landschap) is dat de bodem al eeuwenlang daalt door onder andere ontwatering ten behoeve van de landbouw en verstedelijking. Veenweidegebieden zijn gedifferentieerd naar gebieden met water en natuur, gebieden met aangepaste landbouw en gebieden met intensieve landbouw. Centraal daarin staat het gebiedsspecifiek handhaven of verhogen van de grondwaterstanden, het al dan niet aanpassen van het grondgebruik dan wel het uitsluiten van activiteiten die leiden tot peilverlaging. De toenemende kans op wateroverlast wordt het hoofd geboden door maatregelen in de sfeer van preventie, het verbeteren van de (fysieke) waterbestendigheid van de bebouwing, het vergroten van de acceptatie van wateroverlast en het toepassen van innovatieve bouwmethoden. Om verzilting van zoete polders tegen te gaan, zijn selectief enkele kwetsbare polders afgekoppeld. Daarmee wordt de zoutdruk op de boezem beperkt. In droge perioden wordt zoet water vanuit het IJsselmeer aangevoerd. Er wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke zelfvoorzieningsgraad als het gaat om de waterbalans en waterkwaliteit.

4.7.2 Waterplan 2010-2015 Utrecht

Het Waterplan 2010-2015 van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie voor de periode van 2010 tot 2015. Met dit plan voldoet de provincie aan de verplichting van de Waterwet om voor een periode van zes jaar een regionaal waterplan op te stellen. Met de nieuwe Waterwet is het Waterplan, voor wat betreft de ruimtelijke aspecten, structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De provincie Utrecht heeft taken op het gebied van waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van het water. In het beleid wordt uitgegaan van de kernwaarden duurzaamheid, kwaliteit en samenwerking. In het Waterplan is het beleid vastgelegd. Bij het Waterplan hoort het Deelplan Kaderrichtlijn Water (KRW), met daarin de provinciale kaders voor de kwaliteit van oppervlaktewater en de maatregelen die de provincie zelf neemt ten aanzien van het grondwater.

Het plangebied heeft op basis van het Waterplan de functie 'stedelijk gebied'. De inrichting en het beheer in deze gebieden zijn primair gericht op bebouwing en infrastructuur. De bij deze functie horende doelstellingen zijn de volgende:

- Een voor bebouwing en infrastructuur gewenste grondwaterstand om zakking te voorkomen en droge voeten te houden (GGOR);
- Verbeteren van de belevingswaarde en de recreatieve waarde van het watersysteem;
- Streven naar het waar mogelijk afkoppelen bij nieuwbouw en stadsvernieuwing en naar maximaal afkoppelen bij rioolvervanging of herinrichting in bestaande wijken, tenzij grondslag of inrichting het niet toelaat, bijvoorbeeld als uitvloeisel van de integrale afweging voor de Utrechtse Heuvelrug;
- Op de Utrechtse Heuvelrug moet integraal beoordeeld worden op welke wijze het hemelwater afkomstig van verhardingen afgevoerd wordt. De opties zijn afkoppelen, infiltreren in de bodem, lozen op oppervlaktewater of aansluiting op het riool;
- Buiten de KRW-waterlichamen geldt: voldoen aan de ecologische normdoelstellingen van minimaal het laagste niveau in bestaande wijken.

4.7.3 Waterbeheerplan 2010-2015 Stichtse Rijnlanden “Water voorop”.

Het waterbeheerplan beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die het waterschap de komende zes jaar wil bereiken en uitvoeren. In het plan staat hoe het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem.

In het waterbeheerplan zijn onder andere de maatregelen voor de KRW vastgelegd. Voor de maatregelen geldt een resultaatsverplichting voor eind 2015. De doelen die aan deze maatregelen ten grondslag liggen zijn vastgelegd in het Waterplan van de Provincie Utrecht.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van Duurzaam waterbeheer.

Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

4.7.4 Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 2002

Water speelt een steeds grotere rol in onze samenleving. Functies zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van water. Daarnaast verandert het klimaat. Daarom heeft water in de toekomst meer ruimte nodig. In de Waterstructuurvisie presenteert het waterschap zijn integrale visie op een duurzaam waterbeheer op de lange termijn. Doelen hierbij zijn:

- a het gewenste veiligheidsniveau tegen overstroming en wateroverlast is gegarandeerd;
- b er is sprake van een goede waterkwaliteit;
- c de ecohydrologische variatie binnen het plangebied is hersteld;
- d de bodemdaling is verminderd of zo mogelijk stopgezet;
- e er zijn goede gebruiksmogelijkheden van het plangebied voor verschillende maatschappelijke functies; er is voldoende water van voldoende kwaliteit beschikbaar om dit mogelijk te maken;
- f de landschappelijke betekenis van water is behouden of versterkt.

In de structuurvisie zijn gebiedsspecifieke doelstellingen en maatregelen gedefinieerd. Ook staat het streefbeeld voor 2050 beschreven, gebaseerd op de volgende principes:

- Vasthouden, bergen, afvoeren;
- Voorkomen, scheiden of schoon maken van vuilemissies;
- Vergroten zelfvoorzienendheid en duurzame inrichting;
- Grondwater als ordenend principe.

Het streefbeeld kan niet los worden gezien van het toekomstige grondgebruik binnen ons beheergebied. Enerzijds vraagt het streefbeeld op een aantal plaatsen om meer ruimte voor water. Anderzijds kan het streefbeeld alleen worden bereikt indien het grondgebruik meer op de waterdoelstellingen wordt afgestemd. Voor de drie belangrijkste functies –wonen/werken, landbouw en natuur– is daarom in kaart gebracht of en hoe deze functies passen bij een duurzaam waterbeheer. Dit is in combinatie met het streefbeeld vertaald naar een visie op het toekomstig gewenste grondgebruik in ons werkgebied.

4.7.5 Watertoets (belangrijkste bron: Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden)

Peilgebieden en oppervlaktewater huidig watersysteem

Het plangebied ligt in het peilgebied met vast peil -0,04 m NAP.

Bij de verdere uitwerking van het plan dient rekening gehouden te worden met dit waterpeil. Het principe is dat het waterpeil niet wordt aangepast.

Ten westen en zuiden van het plangebied liggen een aantal tertiaire watergangen. Bij het ontwerp van het watersysteem (aanleg van infiltratievoorzieningen en/of nieuwe watergangen) dient hiermee rekening te worden gehouden: het dempen van deze watergangen is niet zomaar mogelijk, vanwege de lokale functie voor het afwateren van overtollig water. In de nieuwe situatie kunnen de watergangen ook dienst gaan doen als aanvoer van water in droge perioden.



Ligging peilgebieden en tertiaire watergangen (Bron: HDSR)

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Toename verhard oppervlak

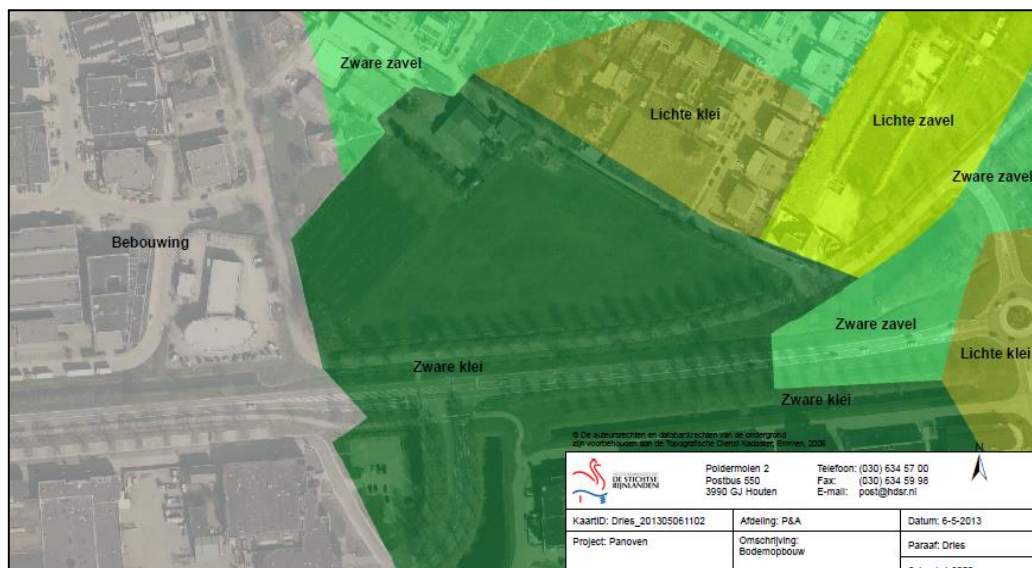
De planontwikkeling bestaat uit twee fasen (fase 1 en 2). Voor beide fasen zijn de verhardingstoenames weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen dakoppervlak en overig verhard oppervlak (wegen en parkeerplaatsen en trottoirs).

Overzicht toename verhard oppervlak

Onderdeel	Toename verhard oppervlak
Dakoppervlak fase 1	5.100 m ²
Dakoppervlak fase 2	3.716 m ²
<i>Totaal dakoppervlak</i>	<i>8.816 m²</i>
Parkeervoorzieningen fase 1	6.385 m ²
Oppervlak ontsluitingsweg	1.200 m ²
<i>Totaal overige verharding</i>	<i>7.585 m²</i>
Totaal	16.401 m²

Infiltratie of watercompensatie

Het waterschap concludeert dat het aanleggen van infiltratievoorzieningen (wadi's) in de huidige situatie niet zinvol is, vanwege de bodemgesteldheid. De bovenste laag van de bodem bestaat uit zware klei en in het gebied is een relatief hoge grondwaterstand.



Bodemopbouw

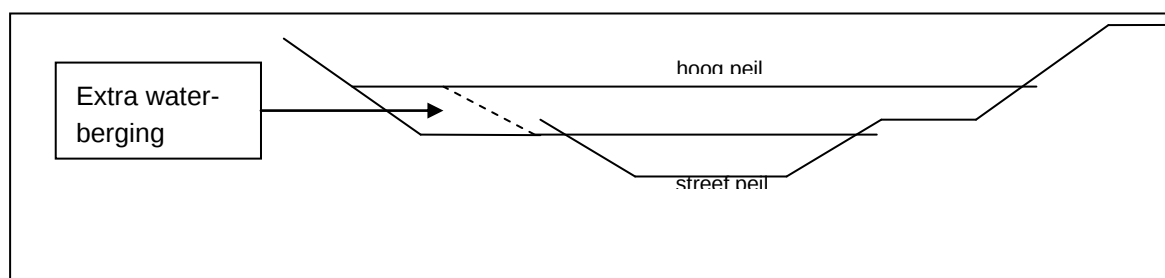
Door middel van een aparte verticale doorlaatbaarheidsproef is inmiddels aangetoond, dat infiltratie niet tot de mogelijkheden behoort. Het HDSR heeft samen met de gemeente geconcludeerd, dat uitgegaan zal worden van watercompensatie.

Watercompensatie toename dakoppervlak

Het hemelwater van daken is schoon en kan direct worden afgevoerd naar de nieuwe watergang. Als vuistregel geldt dat **15%** van de toename van het verharde oppervlak moet worden gecompenseerd in open water. Op basis van een toename van 8816 m² dakoppervlak komt dit neer op het graven van minimaal **1322 m²** open water. Ten noorden van de Baronieweg wordt al voorzien in het graven van een watergang met een oppervlakte van circa 920 m².

Het HDSR heeft gevraagd te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om het resterende watercompensatie (402 m² of 120 m³) ook **ten noorden van de Baronieweg** te realiseren. Hiervoor zijn er drie mogelijkheden:

1. Verbreden van de voorgestelde watergang.
2. Een andere mogelijkheid om extra waterberging te creëren is het aanpassen van het profiel van de watergang. Door aan één zijde of aan beide zijdes een verlaging aan te brengen kan extra waterberging plaatsvinden (zie onderstaande afbeelding).
3. De toegestane maximale peilstijging is 30 cm. Door een grotere peilstijging toe te staan (van bijvoorbeeld 40 cm) is het mogelijk om 92 m³ water extra te bergen (gerekend over oppervlak van 920 m²).



In overleg met de gemeente is nader onderzocht of bovenstaande mogelijkheden toegepast kunnen worden. Gebleken is, dat het verbreden van de watergang niet tot de mogelijkheden behoort. Wel kan gedacht worden aan een grotere peilstijging, waardoor extra water geborgen kan worden. Dit in combinatie met het uitdiepen van de bestaande greppel langs de zuidzijde van de Baronieweg.

Technische uitwerking

Bij het ontwerp van het nieuwe watersysteem dient rekening gehouden te worden met het feit dat er benedenstrooms (in het gebied tussen Baronieweg en Hogebeezen) regelmatig sprake is van wateroverlast. Het is van belang dat het omliggende watersysteem niet verder wordt belast.

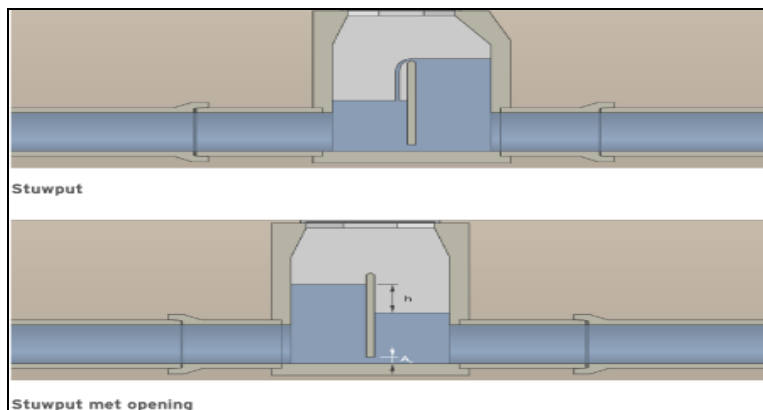
Theoretisch zijn hiervoor twee mogelijkheden aanwezig:

Variant A

Het water wordt verzameld en geborgen in de nieuw te graven watergang. Deze staat met een duiker in verbinding met de watergang ten zuiden van de Baronieweg. Bij een peilstijging van meer dan 30 cm is een stuwput nodig om dit mogelijk te maken zonder afwenteling op het omliggende systeem. Er is hierbij geen verbinding met de watergang aan de westzijde.

Variant B

Het water wordt verzameld en geborgen in de nieuw te graven watergang. Deze staat in verbinding met de watergang ten westen van het plangebied. Ter hoogte van de Panoven wordt een stuwput aangebracht. De stuwput dient te worden voorzien van een opening (maximale afvoer is 1,5 l/s/ha) in de overstortdrempel om voorkomen dat de watergang droogvalt (zie afb.). In overleg met de beheerder wordt het ontwerp van de stuwput en de diameters van de duikers bepaald.



Stuwput met opening (Bron HDSR)

Maaiveldhoogte en ontwateringsdiepte

Het waterschap heeft regionale gegevens met betrekking tot grondwater. Ervaring vanuit het regionale watersysteembeheer geeft aan dat het gebied een relatief hoge grondwaterstand heeft.

Omdat het gebied per deel verschilt qua bodemopbouw en grondwaterstand, adviseert het HDSR om een jaar lang in het gebied enkele peilbuizen (diep en ondiep) te plaatsen om een eventuele kwelsituatie zichtbaar te maken. De schommelingen in het grondwaterpeil kunnen een indicatie geven van de waterhuishouding in het gebied. Deze informatie kan ook goed gebruikt worden om te bepalen welke deelgebieden moeten worden opgehoogd.

Volgens regionale gegevens varieert de maaiveldhoogte in het plangebied tussen ongeveer +1,25 en +2,00 NAP. De GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand) varieert tussen de 50 cm onder maaiveld (zuiden plangebied) tot 138 cm onder maaiveld (noorden plangebied). Aan deze gegevens kunnen geen rechten worden ontleend en dienen slechts ter informatie.

Voor de bepaling van de ontwateringsdiepte (verschil GHG en maaiveld) wordt op basis van de drooglegging (verschil waterpeil en maaiveld) van het gebied, de verwachte opbolling en de vereiste ontwateringsdiepte bepaald wat het vloerpeil moet zijn. Daarnaast is het van belang dat het vloerpeil ca. 20 cm hoger ligt dan het straatpeil. Als vuistregel kunnen onderstaande ontwateringsdieptes worden gehanteerd.

Functies	<u>Minimale</u> Ontwateringsdiepte (meter onder maaiveld)
Woningen met kruipruimte	0.7 (advies: 1 meter)
Woningen zonder kruipruimte	0.3
Bos in bebouwd gebied	0.5
Openbaar groen en tuinen	0.5
Primaire wegen	1.0
Sec. wegen en woonstraten	0.7
Spoorwegen	1.0
Sportvelden (gras / kunstgras)	0.25-0.4
Overig verhard gebied	0.4
Begraafplaatsen	Minimaal 0,30 cm (wet op de lijkbezorging)

Overzicht ontwateringsdiepten (Bron: Grontmij, 2004)

Advies met betrekking tot aanleghoogte bebouwing

Het zuidelijk deel van het plangebied heeft op dit moment een ontwateringsdiepte van minimaal 50 cm onder maaiveld. Op basis van de aangegeven vloerpeilen (minimaal +2,00 en maximaal + 2,35 NAP) blijkt dat het plangebied wordt opgehoogd. Uitgaande van de aangegeven vloerpeilen is de ontwateringsdiepte en drooglegging met 1 meter ruim voldoende.

Rioolpersleiding

Ten westen van het plangebied ligt een rioolpersleiding van het waterschap. Deze rioolpersleiding zal op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen worden (bestemming Leiding - Riool). Aan weerszijden van deze persleiding ligt een beschermingszone van 5 meter breed. Werkzaamheden binnen deze beschermingszone zijn vergunningsplichtig.



Ligging persleiding (Bron: HDSR)

Afspraken beheer en onderhoud maken

Tijdens het watertoetsproces worden tussen de gemeente en het waterschap afspraken gemaakt over de status van de watergangen (hoofdwatgang of tertiair) en de wijze van beheer (vanaf de kant of met een maaiboot). Hierbij hanteert het waterschap onderstaande richtlijnen.

Beheer watgang vanaf de oever

Naast de oevers van watergangen ligt een beschermingszone waarbinnen een bouw- werk, beplanting, kabels en leidingen, gebruik van bestrijdingsmiddelen zonder Wa- tervergunning niet zijn toegestaan. Deze verboden staan in de Keur.

- Beschermingszone primaire watgang: 5 m uit insteek watgang (niet van toepassing indien de watgang varend wordt onderhouden)
- Beschermingszone tertiaire watgang: 2 m uit insteek watgang.
- Onderhoudspaden langs elke watgang: over een breedte van 5 m vrij van obstakels
- Bij beheer vanaf één zijde is de maximale breedte van de watgang tot aan de beschermingszone maximaal 8 meter.

Beplanting langs primaire en secundaire watgang

Bij de nieuwe aanplant van bomen of opgaande struiken binnen de beschermingszo- ne, geldt bij onderhoud vanaf de oever een minimale onderlinge afstand van 8 meter en voldoende breedte om de beplanting te kunnen passeren (minimaal 4 meter). De minimale afstand van hart boom tot insteek talud is 1,25 meter. In overleg met het wa- terschap kan hier van afgeweken worden. Bomen dienen minimaal tot een hoogte van 4 m opgekroond te worden. Knotwilgen vormen hierop een uitzondering.

4.7.6 Conclusie

Door de toename van het verhard oppervlak is er extra waterberging nodig. Deze wa- terberging kan gerealiseerd worden door het graven van een nieuwe watgang aan de noordzijde van de Baronieweg in combinatie met het uitdiepen van een bestaande greppel aan de zuidzijde van de Baronieweg.

Verder kan er ruim voldoende ontwateringsdiepte gerealiseerd worden door het opho- gen van het terrein tot + 2,35 NAP.

4.8 Archeologie

4.8.1 Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te ver- wachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt ge- roerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waar- den niet worden aangetast.

4.8.2 Toetsing

Onderzoek 2012

In oktober 2012 is een inventariserend veldonderzoek in de vorm van proefsleuven uitgevoerd op het perceel weiland tussen de Hogedijk en de Parallelweg, dat op dat moment toegankelijk was⁷. Het komt overeen met het gebied, waar Fase 1 van de toekomstige ontwikkeling gepland is alsmede het zuidelijke deel van Fase 2. Dit onderzoek is als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan toegevoegd. Tijdens het proefsleuvenonderzoek zijn 2 vindplaatsen aangetroffen. Vindplaats 1 betreft bewoningssporen uit de periode Bronstijd/Romeinse tijd en vindplaats 2 een perceleringsgreppel (off site) uit de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd

Vindplaats 2 is niet behoudenswaardig. Hoewel het aangetroffen spoor in de vorm van een laatmiddeleeuwse of nieuwetijdse perceleringsgreppel goed bewaard is gebleven scoort de vindplaats laag doordat sporen van bewoning uit de periode Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd ontbreken.

Vindplaats 1, in het zuidelijk deel van het plangebied, is wel behoudenswaardig. In het plangebied bevinden zich bewoningssporen die mogelijk uit de periode Bronstijd/Romeinse tijd dateren. Deze sporen bestaan uit enkele greppels en vele paalsporen waarin delen van ten minste 6 structuren kunnen worden herkend. De archeologische waarden bevinden zich op circa 0,50 m +NAP, 1 m-mv in het oostelijk deel van het plangebied en circa 0,80 m-mv in het westelijk deel van het plangebied. Wanneer de voorgenomen ingrepen in de bodem niet dieper reiken dan 0,50 m beneden het huidige maaiveld kan de vindplaats in situ behouden blijven. Wanneer bodemingrepen plaatsvinden die dieper dan 0,50 m beneden het huidige maaiveld zullen gaan, wordt geadviseerd de informatie van de vindplaats ex situ te behouden door middel van een opgraving

Het voornemen bestaat om het vloerpeil van de nieuwe bebouwing in fase 1 zodanig hoog te leggen, dat de gehele benodigde constructiehoogte (vloerbalken, vloerplaten, afdekvloeren) gelegen is boven de archeologisch behoudenswaardige laag, inclusief de marge van 0,30 m.

Mogelijk wordt een fundering op heipalen gebruikt. De mate van verstoring door heipalen is afhankelijk van de maat van de palen en de dichtheid van heien. Op basis van een palenplan zal bepaald moeten worden of een dergelijke verstoring acceptabel is bij behoud in situ.

Onderzoek 2013

In mei 2013 heeft een onderzoek plaatsgevonden op de overige gronden, gelegen in het plangebied en op de gronden, die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen in de directe omgeving (Omgeving Baronieweg)⁸. Helaas was het ook op dat moment niet mogelijk de gronden te betreden van de familie Spelt. Die gronden zijn

⁷ ADC ArcheoProjecten. (april 2013). IJsselstein, Panoven, Hoge Dijk - Een inventariserend veldonderzoek in de vorm van proefsleuven, rapportnummer 3376.

⁸ ADC ArcheoProjecten. (juni 2013). Baronieweg, Panoven en Boerhaaveweg te IJsselstein - Een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend en karterend booronderzoek, rapportnummer 3406.

om deze reden niet meegenomen in het onderzoek. Overigens wordt niet verwacht, dat er op die betreffende gronden wezenlijk andere onderzoeksresultaten behaald zullen worden dan in de directe omgeving.

Op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente IJsselstein ligt het onderzoeksgebied in een zone met een hoge verwachtingswaarde. Dit is gebaseerd op de ligging van de Over-Oudland stroomgordel. In het aangrenzende terrein zijn in 2012 inderdaad vondsten aangetroffen uit de periode van de Bronstijd tot en met de Romeinse Tijd alsook de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd. Op basis hiervan bestond de verwachting, dat de daar aangetroffen archeologische waarden zich ook uitstrekken in het huidige onderzoeksgebied. Het verkennend en karterend onderzoek heeft ten doel na te gaan of deze verwachting juist is.

Er zijn boringen verricht in een drietal zones:

1. De zone, gelegen aan de westzijde, tussen de Panoven en het aangrenzende garagebedrijf Swart;
2. De zone direct gelegen ter weerszijden van de Parallelweg (Nota bene: dus niet ter plaatse van de Parallelweg zelf);
3. De zone gelegen ten noorden van de watergang, welke gesitueerd is in het gebied tussen de Baronieweg en de Tinbergenlaan.

Op basis van deze boringen kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

1. In de zone gelegen aan de westzijde, tussen de Panoven en het aangrenzende garagebedrijf zijn geen aanwijzingen voor eventueel aanwezige archeologische resten aanwezig. De boringen vertonen een verstoord bodemprofiel;
2. In de zone direct gelegen ter weerszijden van de Parallelweg zijn twee mogelijke archeologische niveaus aangetroffen. Gezien het feit, dat direct ten noorden hiervan in deze niveaus archeologische resten uit respectievelijk de Bronstijd-Romeinse Tijd en Late Middeleeuwen-Nieuwe Tijd zijn aangetroffen wordt de kans groot geacht, dat deze ook in deze zone aanwezig zijn;
3. In de zone gelegen ten noorden van de watergang, welke gesitueerd is in het gebied tussen de Baronieweg en de Tinbergenlaan zijn geen aanwijzingen voor eventueel aanwezige archeologische resten aanwezig. De boringen vertonen een verstoord bodemprofiel;

Aanbevolen wordt zone 1 en zone 3 vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkelingen. Voor zone 2 (het gebied ter weerszijden van de Parallelweg) wordt vrijgave geadviseerd, zij het onder voorwaarde dat toekomstige ontwikkelingen de bodem niet dieper verstoren dan 50 cm beneden het huidige maaiveld. Wanneer de voorgenomen ontwikkelingen wel dieper reiken, dan wordt geadviseerd een inventariserend veldonderzoek uit te voeren door middel van het aanleggen van proefsleuven, teneinde gaafheid, omvang, datering en conservering van de archeologische resten te onderzoeken.

4.8.3 Conclusie

Op basis van onderzoek 2012

Er dient rekening gehouden te worden met een tweetal gebieden, waar archeologisch behoudenswaardige resten in de ondergrond aanwezig zijn. De laag, waarin deze resten aanwezig zijn, alsmede een marge van 0,30 m hierboven, mag niet verstoord worden door de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Onder voorwaarden is het mogelijk wel heipalen aan te brengen. Dit natuurlijk in overleg met de archeologisch deskundige.

Het is mogelijk dat in de gebieden waaraan geen archeologische waarde is toegekend nog verspreid archeologische resten aanwezig zijn. In dat geval gaat het om toevalsvondsten. Voor dergelijke vondsten, die buiten archeologisch onderzoek worden aangetroffen, geldt wettelijk een meldingsplicht (artikel 53 van de Monumentenwet 1988). Vondsten kunnen gemeld worden bij de gemeente IJsselstein.

Op basis van onderzoek 2013

Er dient rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten in de bodem ter weerszijden van de Parallelweg. Bij ingrepen dieper dan 50 cm beneden het huidige maaiveld wordt geadviseerd door middel van een proefsleuven-onderzoek de gaafheid, omvang, datering en conservering van de archeologische resten te onderzoeken. Aangezien in deze zone de watergang geprojecteerd is, zal in nader overleg bepaald worden welke stappen het beste genomen kunnen worden. Hier zijn in principe twee opties mogelijk:

- afzien van de watergang (op deze locatie) of
- archeologisch onderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek, mogelijk gevolgd door een opgraving.

De eerste optie (afzien van de watergang op deze locatie) is niet realistisch omdat er ter plaatse een watergang nodig is om te voorzien in voldoende waterberging. Daarom komt de tweede optie in aanmerking. Tijdens de werkzaamheden (het realiseren van de watergang) zal gelegenheid geboden worden voor archeologisch onderzoek.

4.9 Verkeer en parkeren

4.9.1 Verkeer

Verkeer

Het plangebied wordt via de Baronieweg ontsloten, ter hoogte van de Nijverheidsweg. Op deze locatie wordt een nieuw kruispunt gerealiseerd, van waaruit een weg in noordelijke richting wordt gerealiseerd. Deze hoofdontsluitingsweg prikt het gebied in en wordt kortgesloten met de (te verleggen) Boerhaaveweg. Vanaf deze hoofdontsluitingsweg wordt zowel fase 1 in oostelijke richting als fase 2 in westelijke richting ontsloten.

De bevoorrading van de supermarkten en de aanvullende bedrijfsbebouwing vindt plaats vanaf de Baronieweg. Ten zuiden van de supermarkten buigt een 4-meter brede weg af in oostelijke richting. De supermarkten en bedrijven worden derhalve aan de zuidzijde bevoorrad. De huidige Parallelweg in het plangebied verdwijnt daarmee. Naast deze bevoorradersroute wordt aansluitend een fietspad gerealiseerd.

De toename aan verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied kan opgenomen worden in het heersende verkeersbeeld van de Baronieweg. Deze weg is op hoge verkeersintensiteiten berekend.

Voor de goede orde zijn hieronder de huidige en toekomstig verwachte verkeersintensiteiten opgenomen in tabelvorm. Deze verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Weg(vak)	Etmaalintensiteit in 2020 (autonome situatie)	Etmaalintensiteit in 2013 (autonome situatie)	Etmaalintensiteit in 2020 (toekomstige situatie)	Etmaalintensiteit in 2024 (toekomstige situatie)	Planbijdrage van cafetaria in fase 1b	Etmaalintensiteit in 2024 (toekomstige situatie incl. cafetaria)
Baronieweg, ten oosten van Nijverheidsweg	14.319	12.466	23.650	26.112	230	26.332
Baronieweg, ten westen van Nijverheidsweg	12.082	10.518	18.182	20.074	230	20.304
Nijverheidsweg	4.239	3.690	5.213	5.756	0	5.756
Nieuwe weg	-	-	4.956	5.472	230	5.702

Etmaalintensiteiten voor de verschillende jaren

4.9.2 Parkeren

Fase 1

Het parkeerterrein in fase 1 wordt ontsloten vanaf de hoofdontsluitingsroute en parkeren vindt plaats op maaiveld niveau. De parkeerplaatsen liggen achter de supermarkten en de overige bedrijfsbebouwing. Hierdoor is uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk. Het parkeren wordt op maaiveldniveau gerealiseerd en ligt daarmee op hetzelfde niveau als de verkoopruimten van de supermarkten.

Ten behoeve van de supermarkten en de overige detailhandel (oppervlakte 3.300 m²) in fase 1a worden circa 150 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit aantal is voldoende om de geprojecteerde functies te kunnen realiseren:

- Voor de 3000 m² aan supermarkten zijn 135 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 4,5 pp per 100 m² bvo);
- Voor de 370 m² dagwinkel zijn 11 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 3 pp per 100 m² bvo);
- Voor ongeveer 200 m² kantoor (op de supermarkt) zijn 4 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 2 pp per 100 m² bvo).

In fase 1b kunnen in totaal 48 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit aantal is ruim voldoende voor de geprojecteerde functies in dit gebied:

- Voor de 250 m² horeca zijn maximaal 20 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm voor lichte horeca: 6 tot 8 pp per 100 m² bvo);
- Voor maximaal 950 m² aan kantoor/ bedrijfsruimte zijn 19 parkeerplaatsen nodig (parkeernorm 2 pp per 100 m² bvo).

In totaal zijn er dus 39 parkeerplaatsen nodig om de geprojecteerde functies te kunnen realiseren. Met andere woorden: er is in fase 1b enige reserve aan parkeerplaatsen.

Het totale aantal parkeerplaatsen in fase 1 is dus voldoende voor de gewenste ontwikkelingen op deze locatie.

Fase 2

Voor fase 2 geldt dat het aantal parkeerplaatsen onbekend is. Parkeren vindt in deze fase plaats op eigen terrein.

4.9.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect verkeer en parkeren geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

4.10 Kabels en leidingen

Langs de Panoven bevindt zich een rioolpersleiding. Deze vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen in het gebied.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

5.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitvoeren van ruimtelijk beleid.

5.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

5.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
- 2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hierin wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven. In het plangebied komen vier bestemmingen voor:

Bestemming Bedrijf (artikel 3)

De bestemming Bedrijf is toegekend aan alle gronden, die benut mogen worden voor bedrijvigheid. Door middel van een nadere zonering is aangegeven welke categorie bedrijven op een bepaalde locatie toegestaan zijn.

Binnen deze bestemming zijn 3 bouwvlakken aangebracht. De toekomstige bebouwing dient binnen deze bouwvlakken gerealiseerd te worden.

Alle bouwvlakken mogen benut worden voor de vestiging van bedrijven. Maar uitsluitend het middelste bouwvlak mag tevens benut worden voor de vestiging van detailhandel, met dien verstande, dat supermarkten zijn toegestaan tot een oppervlakte van 3.000 m² en overige detailhandel tot een oppervlakte van 370 m². De bebouwing mag maximaal 10 meter hoog worden.

Op de plankaart is in fase 1b een bouwvlak opgenomen voor de vestiging van kantoren en/of bedrijfsruimten. Binnen dit bouwvlak is een gebied aangegeven, waar horeca gerealiseerd mag worden. In de regels is aangegeven, dat het hier om maximaal 250 m² bebouwing mag gaan ten behoeve van “lichte horeca”, zoals opgenomen in de Staat van Horeca-activiteiten, categorie 1a t/m 1c en een terras van maximaal 70 m². Wanneer de betrokken gronden inderdaad voor horeca worden gebruikt, dan dient rekening gehouden te worden met een hogere parkeernorm. Daarvoor is dus extra ruimte nodig. Deze ruimte kan uitsluitend gevonden worden indien een deel van het aangegeven bouwvlak in fase 1b hiervoor benut wordt. In dat geval mogen op dat gedeelte van het bouwvlak dus geen gebouwen worden gebouwd. Dit is op twee plaatsen in de regels van dit plan verwerkt. Ten eerste is in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat het gebruik van de daarvoor aangeduide gronden uitsluitend voor horeca mogen worden gebruikt indien op gronden die zijn aangeduid als ‘specifieke bouwaanduiding – afhankelijkheidsrelatie gebouwen’ geen gebouwen staan of mogen worden gebouwd. Daarnaast is in de bouwregels een regel opgenomen dat op de gronden die zijn aangeduid als ‘specifieke bouwaanduiding – afhankelijkheidsrelatie gebouwen’ uitsluitend gebouwen mogen worden gebouwd wanneer er geen horeca aanwezig is binnen de bestemming. Op deze manier is een sluitende regeling opgenomen waardoor de gewenste flexibiliteit ten behoeve van de invulling van de bestemming wordt gerealiseerd, maar ook de benodigde uitvoerbaarheid in verband met de parkeerbalans kan worden aangetoond

De gronden buiten het bouwvlak mogen benut worden voor de realisatie van parkeerplaatsen, wegen, groenvoorzieningen en water.

Bestemming Verkeer - Verblijf (artikel 4)

De bestemming Verkeer – Verblijf is toegekend aan alle gronden die openbaar zullen blijven. Op deze gronden mogen wegen, straten, wandel- en fietspaden, parkeergroen en speelvoorzieningen worden gerealiseerd alsmede water, waterhuishoudkundige voorzieningen en waterlopen.

Bestemming Leiding - Riool (artikel 5)

Deze bestemming is toegekend aan de gronden, waar een rioolpersleiding aanwezig is.

Bestemming Waarde - Archeologie 1 en Waarde - Archeologie 2 (artikel 6 en 7)

Deze bestemming is toegekend aan de gronden, waar archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel te verwachten zijn.

Daarnaast dient vermeld te worden, dat de gronden, waarover (nog) niet beschikt kan worden, maar die wel nodig zijn om het bestemmingsplan te kunnen verwezenlijken, zijn voorzien van de aanduiding 'wetgevingzone - verwezenlijking in de naaste toekomst'. Het betreft hier gronden, die nodig zijn om de verbinding tussen het toekomstige kruispunt van de Baronieweg en de Nijverheidsweg naar de Boerhaaveweg te kunnen realiseren en een deel van fase 2. Door de aanduiding van deze gronden is het mogelijk, dat een eventueel benodigde onteigeningsprocedure iets sneller kan worden afgehandeld.

6 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente heeft een exploitatieovereenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Daarnaast is een bouwclaimovereenkomst gesloten. In deze overeenkomsten zijn afspraken opgenomen over de kostenverdeling. Op deze manier is de financiële uitvoerbaarheid verzekerd.

7 Procedure

7.1 Overleg en inspraak

In een separate bijlage zijn de resultaten van het overleg en de inspraak in het kader van dit bestemmingsplan verwerkt.

7.2 Zienswijzen

Te zijner tijd worden in deze paragraaf of in een separate bijlage de resultaten van de zienswijzen in het kader van dit bestemmingsplan verwerkt.