

Ruimtelijke onderbouwing

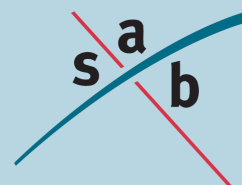
# Kruising Baronieweg-Nijverheidsweg

Gemeente IJsselstein

Datum: 10 februari 2014

Projectnummer: 110201

ID: NL.IMRO.0353.201402OvPanoven-On01





## **INHOUD**

|          |                             |           |
|----------|-----------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>            | <b>3</b>  |
| 1.1      | Aanleiding en doelstelling  | 3         |
| 1.2      | Besluitgebied               | 3         |
| 1.3      | Geldende bestemmingsplannen | 5         |
| 1.4      | Leeswijzer                  | 6         |
| <br>     |                             |           |
| <b>2</b> | <b>Projectbeschrijving</b>  | <b>7</b>  |
| 2.1      | Bestaande situatie          | 7         |
| 2.2      | Toekomstige situatie        | 8         |
| <br>     |                             |           |
| <b>3</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>      | <b>12</b> |
| 3.1      | Beleid                      | 12        |
| 3.2      | Bodem                       | 21        |
| 3.3      | Flora en fauna              | 22        |
| 3.4      | Bedrijven en milieuzonering | 24        |
| 3.5      | Geluid                      | 24        |
| 3.6      | Luchtkwaliteit              | 27        |
| 3.7      | Externe veiligheid          | 30        |
| 3.8      | Water                       | 32        |
| 3.9      | Archeologie                 | 40        |
| 3.10     | Verkeer en parkeren         | 42        |
| 3.11     | Kabels en leidingen         | 42        |
| 3.12     | Economische uitvoerbaarheid | 43        |
| <br>     |                             |           |
| <b>4</b> | <b>Procedure</b>            | <b>44</b> |
| <br>     |                             |           |
|          | <b>Bijlagen</b>             | <b>45</b> |

Bijlage 1: Kaart met besluitgebied  
Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek  
Bijlage 3: Quick scan flora en fauna  
Bijlage 4: Nader onderzoek vleermuizen  
Bijlage 5: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï  
Bijlage 6: Memo luchtkwaliteit  
Bijlage 7: Notitie waterhuishouding  
Bijlage 8: Archeologisch onderzoek



# **1 Inleiding**

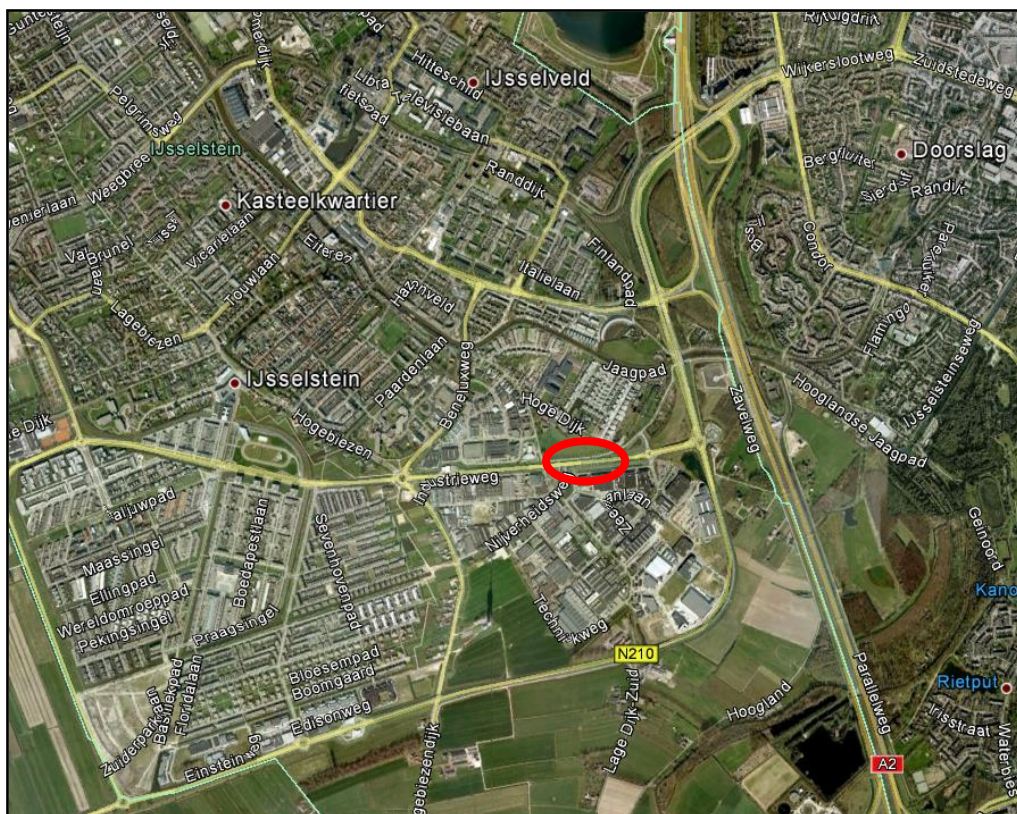
## **1.1 Aanleiding en doelstelling**

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 Paardenveld ten westen van het plangebied beter worden ontsloten vanaf de Baronieweg. Deze plannen passen niet binnen het geldende bestemmingsplan. De gemeente IJsselstein heeft aangegeven medewerking te 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. Ten behoeve van de nieuwe verkeersstructuur wordt onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld waarbij gebruik wordt gemaakt van de Crisis- en herstelwet.

## **1.2 Besluitgebied**

Het gebied waar de detailhandel en bedrijvigheid gerealiseerd worden ligt aan de oostkant van de bebouwde kom van IJsselstein. Het betreft een op dit moment onbebouwd gebied aan de noordzijde van de Baronieweg. Dit 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. Het besluitgebied waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft betreft de nieuwe verkeersstructuur van de Baronieweg en de ten zuiden daarvan gelegen watergang.

De exacte begrenzing van het besluitgebied is op een kaart weergegeven. Deze kaart is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.



Globale ligging besluitgebied (bron: Google Earth)



Globale begrenzing besluitgebied (bron: Google Earth)



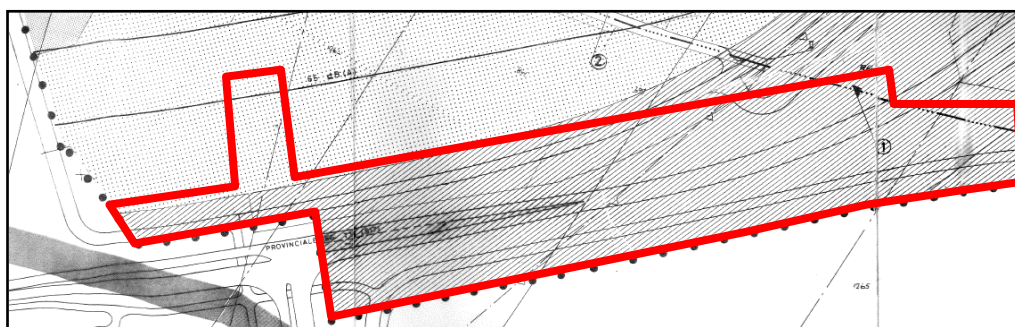
De begrenzing van het besluitgebied komt misschien wat vreemd over. De reden hiervoor is dat de ten noorden van het besluitgebied gelegen ontwikkeling (Panoven-Hogedijk) via een bestemmingsplanprocedure is geregeld. Ten behoeve van de ontwikkeling van dit gebied zullen echter ook aanpassingen in de directe omgeving gedaan moeten worden om dit gebied bereikbaar te maken vanaf de Baronieweg. Bovendien moet er langs de Baronieweg een nieuwe watergang worden gerealiseerd. Deze ontwikkelingen in de omgeving die voornamelijk betrekking hebben op de verkeersstructuur worden op basis van deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakt met gebruikmaking van de Crisis- en herstelwet.

Voor een goed begrip van de totale ontwikkeling zal in onderhavige ruimtelijke onderbouwing daarom niet alleen worden ingegaan op de gewenste ontwikkeling in het rood omlijnde gebied, maar ook op de daarvan ten noorden gelegen ontwikkeling van het bedrijventerrein.

### 1.3 Geldende bestemmingsplannen

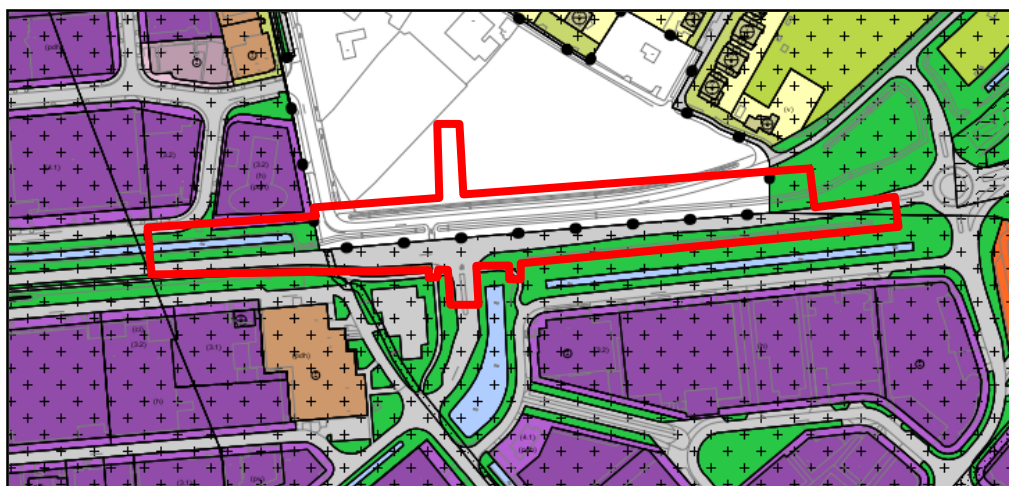
Op dit moment gelden in het besluitgebied de bestemmingsplannen 'Panoven' en 'IJsselstein Zuidoost'.

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 besluitgebied heeft in dit plan grotendeels de bestemming 'verkeersdoeleinden A'. Voor een klein deel van het besluitgebied geldt de bestemming 'agrarisch productiegebied'.



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

Het bestemmingsplan 'IJsselstein Zuidoost' is op 2 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad van IJsselstein. Het overgrote deel van het besluitgebied valt onder dit bestemmingsplan. Hierin heeft het gebied de bestemmingen 'Verkeer', 'Water' en 'Groen'.



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

De nieuwe verkeersstructuur en de aangepaste watergang passen niet binnen de geldende bestemmingen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente IJsselstein heeft daarom het voornemen om middels gebruik van de Crisis- en herstellwet een omgevingsvergunning te verlenen voor het uitvoeren van het project. In hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstellwet gaat het namelijk om het stroomlijnen van procedures voor besluiten van ruimtelijke en infrastructurele projecten. Deze stroomlijning van procedures geldt (art. 1.1 lid 1) onder andere voor besluiten ter verwezenlijking van projecten die vallen onder de categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten.

## 1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande en toekomstige situatie in het besluitgebied. In hoofdstuk 3 wordt de uitvoerbaarheid van het project aangetoond voor wat betreft het (hogere) overheidsbeleid, milieuaspecten, water, flora en fauna, archeologie, verkeer en parkeren en economische uitvoerbaarheid. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 aandacht besteed aan de gevolgde procedure.

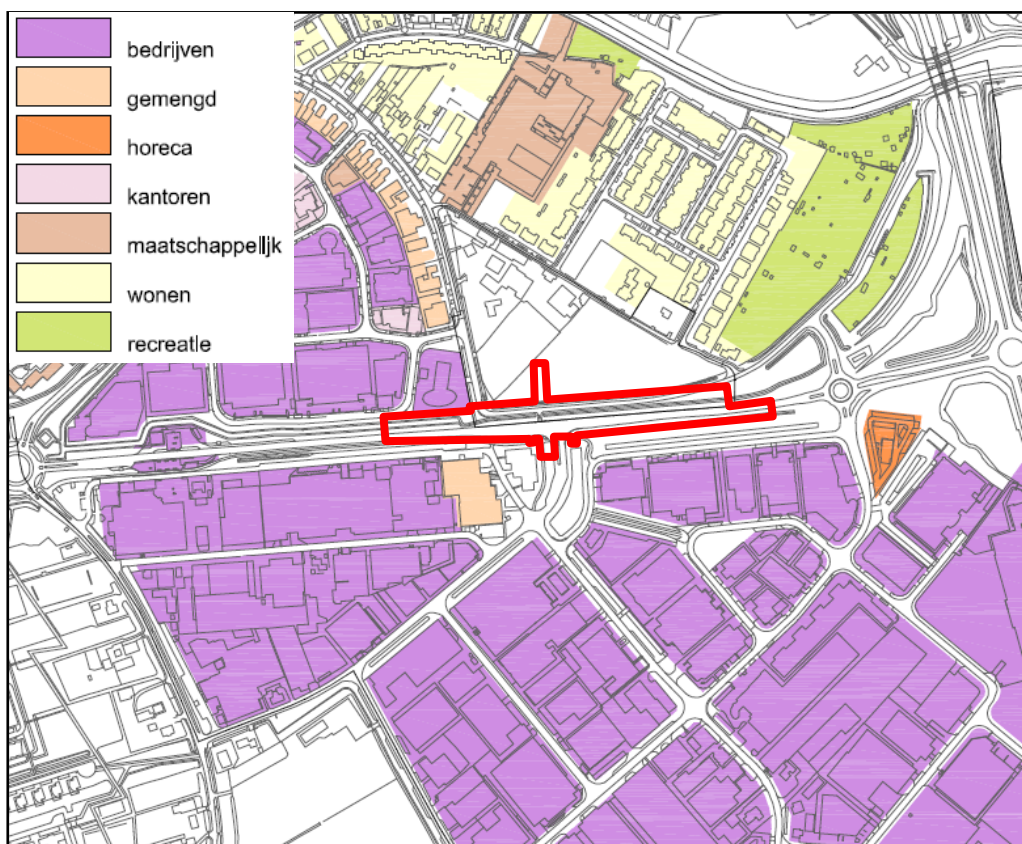


## 2 Projectbeschrijving

### 2.1 Bestaande situatie

#### 2.1.1 IJsselstein Zuid Oost

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



*Uitsnede functionele analyse IJsselstein Zuid Oost met aanduiding besluitgebied (rood) (bron: Bestemmingsplan IJsselstein Zuid Oost)*

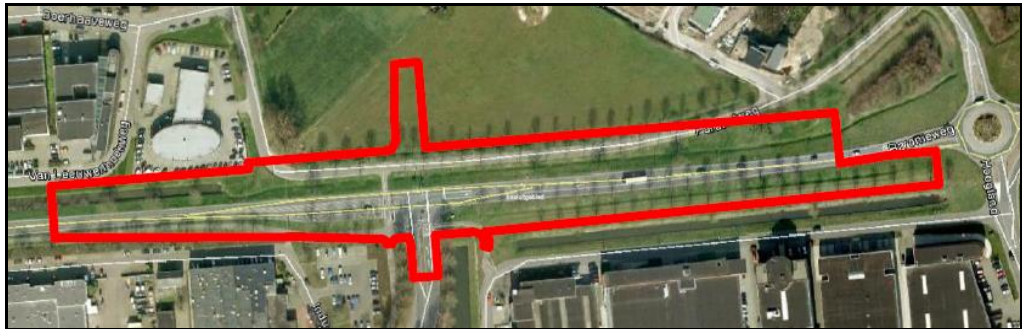
Op de voorgaande afbeelding is te zien dat het besluitgebied zowel aan de zuidzijde als aan de westzijde wordt begrensd door de bedrijventerreinen Paardenveld, Lagedijk en Over Oudland. Ten noordoosten van het besluitgebied ligt het woongebied Panoven. Ten noorden van onderhavig besluitgebied ligt het te ontwikkelen gebied Panoven-Hogedijk.

Belangrijke structuurdragers binnen het 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 Hogebeezendijk, Lagedijk en de Hogedijk. Deze wegen zijn kleinschaliger van omvang en historisch gegroeid.

### **2.1.2 Besluitgebied**

Het besluitgebied heeft een oppervlakte van circa 2,2 hectare. De Baronieweg betreft een redelijk nieuwe verkeersstructuur in het gebied. Panoven en Hogedijk zijn oudere structuren. Het te ontwikkelen gebied Panoven-Hogedijk is relatief laaggelegen ten opzichte van de Baronieweg.



*Luchtfoto huidige situatie plangebied (bron: Google Earth)*

Aan de noordzijde, tussen het weiland en de Parallelweg is een greppel gelegen. Ten zuiden van de Baronieweg ligt een watergang. De groenstructuur wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door een bomenrij langs de Baronieweg. De verkeersstructuur bestaat uit de Baronieweg en de kruising met de Nijverheidsweg.

Op navolgende afbeelding is een impressie van de huidige situatie in het besluitgebied te zien.



*Huidige situatie besluitgebied (bron: Google Earth)*

## **2.2 Toekomstige situatie**

### **2.2.1 Aanleiding**

Het gebied Panoven-Hogedijk 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. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing betreft de verkeersstructuur behorend bij deze ontwikkeling. De verkeersstructuur wordt verbeterd 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 de te ontwikkelen restkavel en het ten westen daarvan gelegen bedrijventerrein verbeterd.

### 2.2.2 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.



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 besluitgebied bestaat uit een primaire route (de Baronieweg) en de directe omgeving daarvan. 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:



- 10

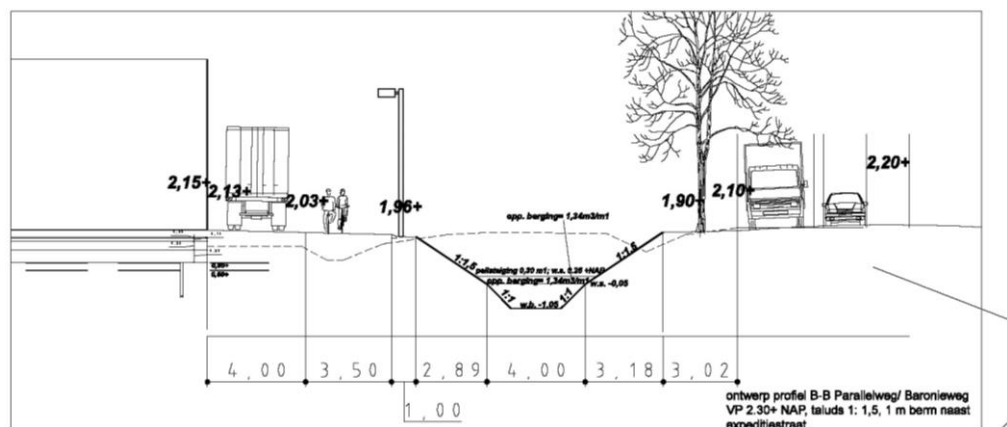
Vanuit de beeldkwaliteitseisen met betrekking tot de primaire route Baronieweg komt tevens de eis van een groene begeleiding van de route naar voren. Hieraan wordt voldaan door te zorgen voor de aanleg van een bomenrij langs de noordzijde van de Baronieweg. Deze groene begeleiding zorgt eveneens voor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

### Verkeer

Het te ontwikkelen gebied Panoven-Hogedijk wordt ter hoogte van de kruising met de Nijverheidsweg ontsloten via de nieuwe verkeersstructuur. Van daaruit wordt een weg in noordelijke richting gerealiseerd. Ter hoogte van de Boerhaaveweg buigt deze weg zowel in westelijke als in oostelijke richting af.

De bevoorrading van de nieuwe bedrijfsbebouwing vindt plaats vanaf de Baronieweg. Een 4-meter brede weg buigt af in oostelijke richting. De huidige Parallelweg langs de noordzijde van het besluitgebied 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 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.

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 voor de bedrijven langs kan rijden. Daarnaast ligt aansluitend aan deze bevoorradingsroute een fietspad. 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 beeldkwaliteitseis voor de openbare ruimte voldaan. Op navolgende afbeelding is een ontwerpprofiel van de Parallelweg/Baronieweg weergegeven.



Ontwerpprofiel Parallelweg/Baronieweg

## 3 Uitvoerbaarheid

### 3.1 Beleid

#### 3.1.1 Rijksbeleid

##### ***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 Landschap, 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*

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt een verbeterde verkeersstructuur mogelijk. Daarmee is de ontwikkeling niet strijdig met het rijksbeleid.

#### ***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*

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt de realisatie van een nieuwe verkeersstructuur mogelijk. Er zijn geen nationale belangen die direct doorwerken in dit bestemmingsplan. Het Barro vormt daarom geen belemmering voor doorgang van dit plan.

### **3.1.2 Provinciaal beleid**

#### ***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*

Het gebied Panoven-Hogedijk betreft een restkavel tussen bestaande bedrijventerreinen en het woongebied Panoven. Hiermee sluit dit 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. Daarnaast wordt middels onderhavige ruimtelijke onderbouwing met gebruik van de Crisis- en Herstelwet gezorgd voor een herinrichting van de verkeersstructuur. Deze herinrichting zorgt ervoor dat het gebied Panoven-Hogedijk en het bedrijventerrein ten westen daarvan beter op de Baronieweg ontsloten worden. Tevens wordt de waterhuishouding van het gebied geregeld en wordt de groenstructuur versterkt.

#### **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*

Ten noorden van het besluitgebied (Panoven-Hogedijk) 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.

Tot slot wordt de bestaande verkeersstructuur verbeterd, zodat de ten noorden van de Baronieweg gelegen gebieden beter bereikbaar zijn. Hiermee sluiten de voorgenomen plannen aan bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

### **3.1.3 Regionaal beleid**

#### ***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 orderingsprincipe. 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*

Ten noorden van de Baronieweg is sprake van de ontwikkeling van een binnenstedelijke locatie (Panoven-Hogedijk). Gezien het feit dat de regio inzet op inbreiding boven uitbreiding, sluit deze ontwikkeling goed aan op 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 dit gebied wordt op deze segmenten ingezet. Bovendien vindt er een herinrichting plaats van de huidige verkeersstructuur ter plaatse van de Baronieweg. Daarmee wordt een betere ontsluiting van de omliggende gebieden op de Baronieweg gerealiseerd en verbeterd de bereikbaarheid. Hiermee sluit het plan aan bij het Regionaal StructuurPlan.

#### ***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*

De herinrichting van de verkeersstructuur maakt deel uit van de ontwikkeling van het ten noorden daarvan gelegen gebied. Dit betreft een inbreidingslocatie binnen het bestaand stedelijk gebied en komt overeen met de locatie Panoven uit het Regionaal convenant. Deze ontwikkeling sluit aan bij de afspraken die in regionaal verband gemaakt zijn.

### **3.1.4 Gemeentelijk beleid**

#### ***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*

De herinrichting van de verkeersstructuur rondom de Baronieweg en de ontwikkeling van het gebied ten noorden daarvan zorgt voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Daarnaast wordt er gezorgd voor een goede stedenbouwkundige inpassing door aan te sluiten bij structuren in de omgeving. De ontwikkelingen passen hiermee binnen de structuurvisie.

#### ***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*

Ten noorden van het besluitgebied wordt een bestaande onbebouwde locatie gebruikt voor de vestiging bedrijvigheid (Panoven-Hogedijk). Hiermee wordt een binnenstedelijke locatie geherstructureerd en wordt de beschikbare ruimte zorgvuldig benut. Bovendien vindt er een herinrichting plaats van de bestaande verkeersstructuur waardoor de omliggende gebieden beter bereikbaar zijn vanaf de Baronieweg. De gemeente ondersteunt het belang van het (commerciële) voorzieningenaanbod. De voorgenomen ontwikkelingen passen binnen de Toekomstvisie van de gemeente IJsselstein.

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

#### **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 het besluitgebied geldt dat de groenstructuur langs de Baronieweg 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 doorgezet en versterkt.

#### **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 Baronne zal op dezelfde wijze bereikbaar blijven.

De bevoorrading van de bedrijfsbebouwing vindt plaats vanaf de Baronieweg. Een 4-meter brede weg buigt af in oostelijke richting. De huidige Parallelweg langs de noordzijde van het besluitgebied 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.

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 gebied op een verkeersveilige manier gegarandeerd. De voorgenomen ontwikkelingen passen binnen het beleid uit het GVVP.

## **3.2 Bodem**

### **3.2.1 Algemeen**

Er moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek moet uitwijzen of de locatie mag worden aangewend voor de gewenste ontwikkeling.

### **3.2.2 Toetsing**

In mei 2013 heeft een onderzoek plaatsgevonden onder andere naar de gronden, die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen (Omgeving Baronieweg)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> AT MilieuAdvies BV. (juni 2013). Verkennend bodemonderzoek Panoven en Parallelweg te IJsselstein, rapportnummer: AT13084.

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 naptaleen in het grondwater geven geen beperkingen ten aanzien van het huidige gebruik en de mogelijke herinrichting van de locatie.

### **3.2.3 Conclusie**

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.

## **3.3 Flora en fauna**

### **3.3.1 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.

### **3.3.2 Toetsing**

In mei 2013 is een quick scan flora en fauna uitgevoerd<sup>2</sup>. Dit onderzoek heeft onder andere betrekking op de gronden die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen (Omgeving Baronieweg). Dit onderzoek is als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing 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

---

<sup>2</sup> SAB. (10 mei 2013). Quick scan flora en fauna IJsselstein, Hogedijk/Panoven, projectnummer 110201

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.

Voor de vleermuizen geldt, bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen, een ontheffingsplicht in het kader van de Flora- en faunawet.

### **3.3.3 Conclusie**

Nader onderzoek is uitgevoerd naar vliegroutes langs de Parallelweg en Tinbergenlaan van alle (in de omgeving) voorkomende vleermuissoorten<sup>3</sup>.

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.

---

<sup>3</sup> SAB. (25 september 2013). Nader onderzoek vleermuizen IJsselstein, Hogedijk/Panoven, projectnummer 110201



### **3.4 Bedrijven en milieuzonering**

#### **3.4.1 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.

#### **3.4.2 Toetsing**

In onderhavig besluitgebied worden geen milieuhindergevoelige inrichtingen mogelijk gemaakt. De wijziging van het traject brengt wel een verandering in de akoestische situatie ter plaatse met zich mee. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 3.5.

#### **3.4.3 Conclusie**

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

### **3.5 Geluid**

#### **3.5.1 Algemeen**

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In een ruimtelijke onderbouwing moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen.

#### **3.5.2 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*<sup>4</sup>: deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van wegen;
- *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 weergegeven.

---

<sup>4</sup> 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.

|                                      | Aanleg nieuwe weg     | Reconstructie van weg           |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| <b>Stedelijk gebied</b>              |                       |                                 |
| 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) |
| <b>Buitenstedelijk gebied</b>        |                       |                                 |
| 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 voor reconstructie in het kader van de Wgh.

### **3.5.3 Conclusie**

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.

Dit deel van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï heeft betrekking op de verkeersstructuur in het gebied Panoven-Hogelijk en valt daarom niet binnen onderhavig besluitgebied.

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. Voor deze 4 woningen zal een procedure hogere grenswaarden gevolgd worden. Derhalve kan geconcludeerd worden dat er vanuit het aspect geluid geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen in het besluitgebied van de omgeving van de Baronieweg.

## **3.6 Luchtkwaliteit**

### **3.6.1 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 (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes als PM<sub>10</sub> (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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

### **3.6.2 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 opgesteld<sup>5</sup>. 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 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.

### 3.6.3 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 wegverkeer<sup>6</sup> 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 ( $\text{NO}_2$ ) en fijnstof ( $\text{PM}_{10}$ ) berekend.

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 %                 |

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

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

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 zeezout-correctie van 4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

|                                                              | Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) | fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Jaargemiddelde concentratie                                  | 39,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$     | 23,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  |
| Aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde | 0                                 | 18                             |

De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen hiermee onder de grenswaarden van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . 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.

### 3.6.4 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.

## 3.7 Externe veiligheid

### 3.7.1 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.

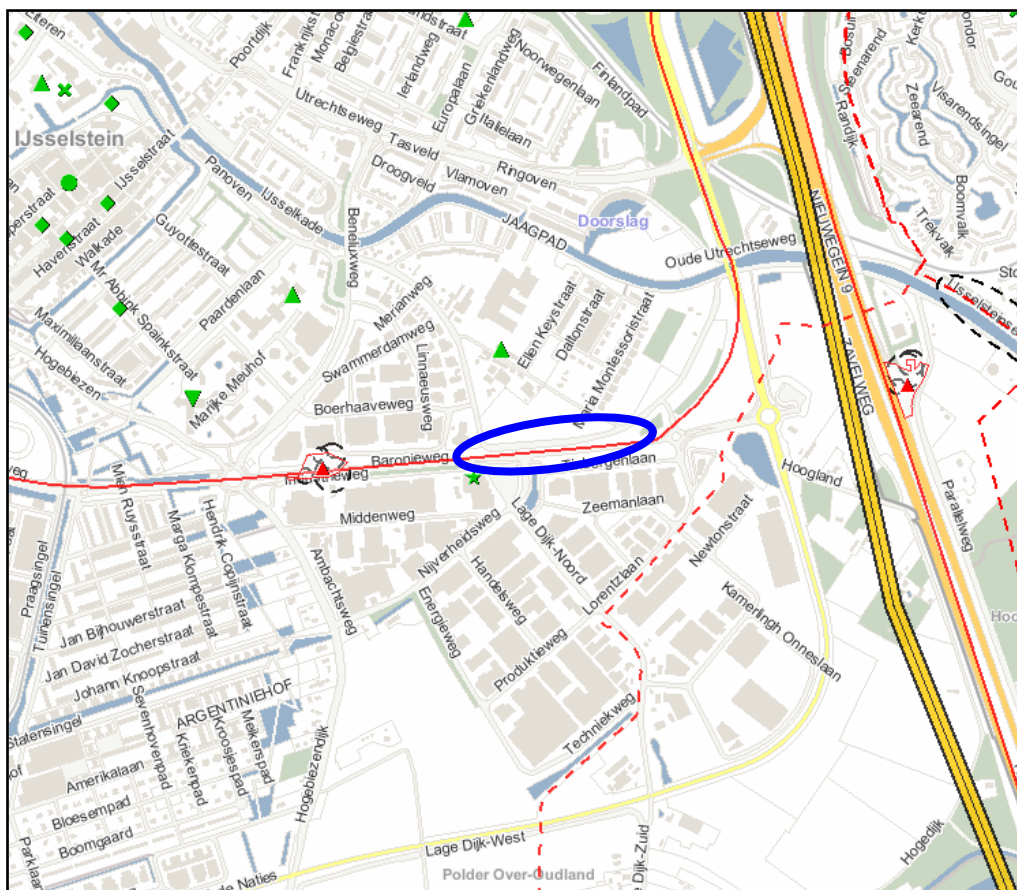
#### ***Groepsrisico***

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.

### 3.7.2 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 hogedrukaardgasleiding 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.

### **3.7.3 Conclusie**

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

## **3.8 Water**

### **3.8.1 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.

### **3.8.2 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.

### **3.8.3 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.

### **3.8.4 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.

### **3.8.5 Watertoets (belangrijkste bron: Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden)**

In het kader van de ontwikkeling van het gebied Panoven-Hogedijk en de herinrichting van de verkeersstructuur is een watertoets uitgevoerd<sup>7</sup>. Deze resultaten zijn één op één overgenomen uit het bestemmingsplan 'Panoven-Hogedijk'.

#### ***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.

---

<sup>7</sup> Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. (juli 2013). Notitie waterhuishouding Panoven IJsselstein.



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).

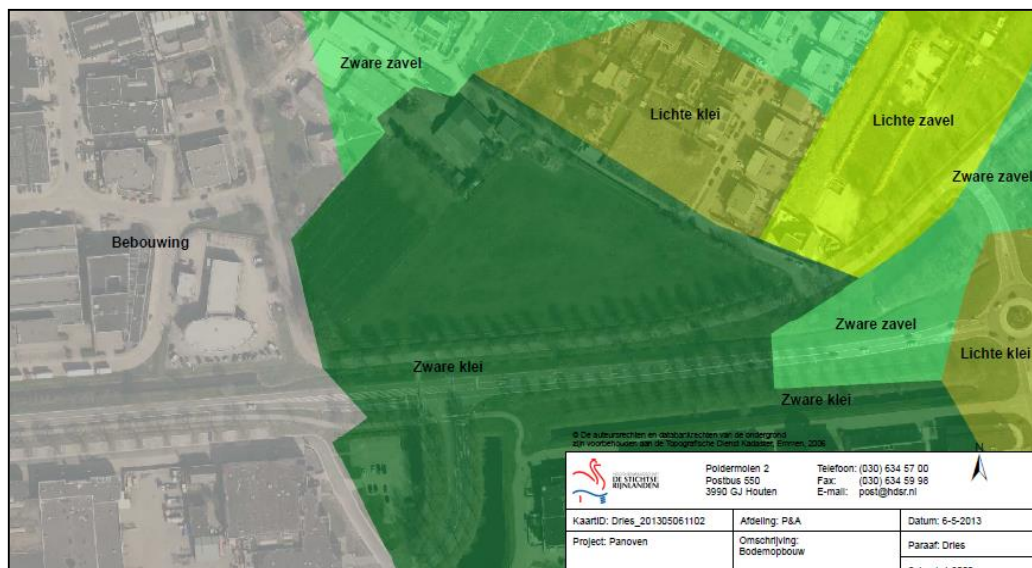
#### *Overzicht toename verhard oppervlak*

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



### *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*

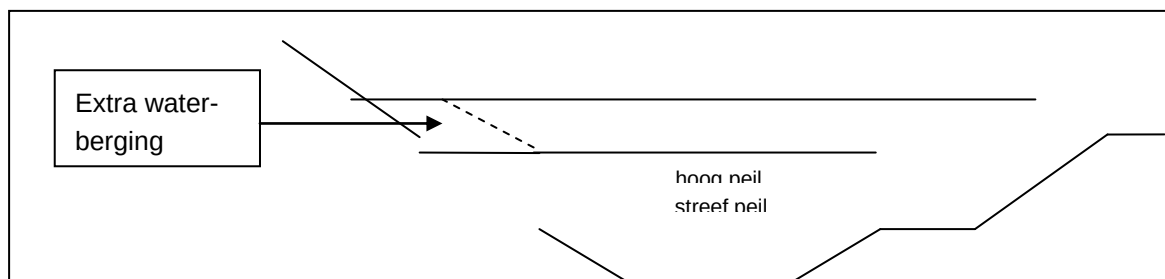
Door middel van een aparte verticale doorlaatbaarheidsproef is inmiddels aangetoond, dat infiltratie niet tot de mogelijkheden behoort. Het HDSR heeft samen met de gemeente geconcludeerd, dat uitgegaan zal worden van watercompensatie.

### *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 m<sup>2</sup> dakoppervlak komt dit neer op het graven van minimaal **1322 m<sup>2</sup>** open water. Ten noorden van de Baronieweg wordt al voorzien in het graven van een watergang met een oppervlakte van circa 920 m<sup>2</sup>.

Het HDSR heeft gevraagd te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om het resterende watercompensatie (402 m<sup>2</sup> of 120 m<sup>3</sup>) 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 m<sup>3</sup> water extra te bergen (gerekend over oppervlak van 920 m<sup>2</sup>).



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.

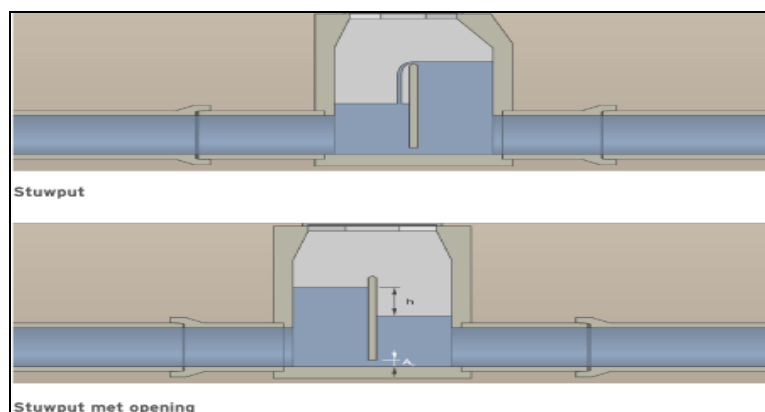
Theoretisch zijn hiervoor twee mogelijkheden aanwezig:

#### *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.

*Overzicht ontwateringsdiepten (Bron: Grontmij, 2004)*

| <b>Funcities</b>               | <b><u>Minimale</u> Ontwateringsdiepte (meter onder maaiveld)</b> |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 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)                       |

### **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 tot 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 (hoofdwatergang of tertiair) en de wijze van beheer (vanaf de kant of met een maaiboot). Hierbij hanteert het waterschap onderstaande richtlijnen.

#### *Beheer watergang vanaf de oever*

Naast de oevers van watergangen ligt een beschermingszone waarbinnen een bouwwerk, beplanting, kabels en leidingen, gebruik van bestrijdingsmiddelen zonder Watervergunning niet zijn toegestaan. Deze verboden staan in de Keur.

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

#### *Beplanting langs primaire en secundaire watergang*

Bij de nieuwe aanplant van bomen of opgaande struiken binnen de beschermingszone, 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 waterschap kan hier van afgeweken worden. Bomen dienen minimaal tot een hoogte van 4 m opgekroond te worden. Knotwilgen vormen hierop een uitzondering.

### **3.8.6 Conclusie**

Door de toename van het verhard oppervlak is er extra waterberging nodig. Deze waterberging kan gerealiseerd worden door het graven van een nieuwe watergang 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 ophogen van het terrein tot maximaal + 2,35 NAP.

## **3.9 Archeologie**

### **3.9.1 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 verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

### **3.9.2 Toetsing**

In mei 2013 heeft een onderzoek plaatsgevonden op de gronden die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen (Omgeving Baronieweg) <sup>8</sup>.

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.

---

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

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.

### **3.9.3 Conclusie**

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.

### 3.10 Verkeer en parkeren

#### 3.10.1 Verkeer

De Baronieweg vormt de voornaamste ontsluiting van het gebied Panoven-Hogedijk. Dit gebied wordt op 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 het gebied Panoven-Hogedijk zowel in oostelijke richting als in westelijke richting ontsloten.

De bevoorrading van de bedrijfsbebouwing vindt plaats vanaf de Baronieweg. Een 4-meter brede weg buigt af in oostelijke richting. De huidige Parallelweg 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*

#### 3.10.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect verkeer geen belemmeringen bestaan.

### 3.11 Kabels en leidingen

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

### **3.12 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.

## **4 Procedure**

Te zijner tijd worden in een separate bijlage de resultaten van de procedure in het kader van de omgevingsvergunning verwerkt.

## **Bijlagen**

- Bijlage 1: Kaart met besluitgebied
- Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 3: Quick scan flora en fauna
- Bijlage 4: Nader onderzoek vleermuizen
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
- Bijlage 6: Memo luchtkwaliteit
- Bijlage 7: Notitie waterhuishouding
- Bijlage 8: Archeologisch onderzoek