

Bijlage 1. Beoordeling inspraak- en vooroverleg reacties, ambtshalve wijzigingen

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Inspraakreacties	2
A.	Algemeen.....	2
B.	Procedure inspraak.....	2
C.	Informatievoorziening	3
D.	Bestemmingsplan: Noodzaak.....	4
E.	Verwachtingen	4
F.	Bestemmingsplan: Detailhandelsstructuur	5
G.	Ruimtelijke Onderbouwing: Crisis- en herstelwet.....	7
H.	Bestemmingsplan: planschade.....	8
I.	Bestemmingsplan: bouwmassa.....	8
J.	Overig: overlast tijdens de bouw	9
K.	Bestemmingsplan: stedenbouw/beeldkwaliteit	9
L.	Bestemmingsplan: geluid	10
M.	Bestemmingsplan: gebruik	11
N.	Infrastructuur/verkeer.....	12
O.	Groen	13
P.	Inrichting openbare ruimte bij aanpassing Boerhaaveweg.....	14
Q.	Entree nieuwe bedrijventerrein	14
3.	Reacties uit het vooroverleg.	15
A.	Provincie Utrecht	15
B.	Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden	16
4.	Ambtshalve wijzigingen	16
A.	Akoestisch onderzoek industrielawaai.....	16
B.	Archeologie	16
C.	Flora- en fauna	17
D.	Hoogtebepaling.....	17
E.	Aanpassing kruising, geluidsrapportage en luchtrapportage	17
F.	Aanpassing watergang tussen Baronieweg en Tinbergenlaan	18
G.	Bedrijfsactiviteiten.....	18

1. Inleiding

Vanaf 20 juni 2013 tot 1 augustus 2013 hebben het voorontwerpbestemmingsplan Panoven-Hogedijk en een ruimtelijke onderbouwing voor een omgevingsvergunning voor de aanpassing van de kruising bij de Baronieweg-Nijverheidsweg in het kader van de Verordening Burgerparticipatie voor inspraak ter inzage gelegen. Aan de mogelijkheid tot inspraak is bekendheid gegeven door een publicatie in het Zenderstreeknieuws, het gemeentelijk publicatiebord en de gemeentelijke website. De gebieden Panoven en Paardenveld zijn met een schriftelijke mailing op de hoogte gesteld. Verder zijn via e-mailing en in overleggen de winkelcentra en ondernemers in IJsselstein op de hoogte gesteld. Er zijn brieven verzonden aan betrokken grondeigenaren. Hierbij is de mogelijkheid geboden om een inspraak- c.q. overlegreactie in te dienen. Er is op 8 juli 2013 een inspraakavond georganiseerd. De inspraakavond is door ca. 20-25 personen bezocht.

Tijdens de termijn van inzage legging en tijdens de inspraakavond zijn in totaal 14 reacties binnengekomen, waarvan een aantal in 2-voud. De inspraakreacties hebben vooral betrekking op noodzaak tot ontwikkeling, gelet op de ontwikkelingsruimte voor detailhandel, de inrichting van het gebied, het verkeer, de bebouwing/bouwhoogten, het parkeren, geluidsoverlast en de te volgen procedures. Onderstaand gaan wij in op de inspraakreacties.

Gelijktijdig met de inspraak is ook wettelijk vooroverleg gevoerd. Het gaat hier vooral om overleg met de provincie Utrecht, het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de Kamer van Koophandel. Alleen de eerste twee instanties hebben gereageerd. Ook hierop zullen wij onderstaand ingaan.

Tot slot zijn er voor een aantal onderdelen nadere onderzoeken geweest. Het betreft vooral verkeersonderzoek, flora- en fauna en de ligging van watergangen. Daarmee is ook verder gewerkt aan het ontwerp. De resultaten hiervan zullen eveneens onderstaand worden meegenomen in de Ambtshalve wijzigingen.

2. Inspraakreacties

De navolgende personen hebben een inspraakreactie ingediend:

1.	Bosselaar Strengers advocaten, mr. A.A. de Groot, Maliebaan a3-33, Postbus , 3500 AM Utrecht namens Super de Boer Winkels B.V.
2.	Mevrouw C. Spelt-Verweij, Panoven 95, 3401 RB IJsselstein
3.	De heer J.P.A. Spelt, Hogedijk 15, 3401 RD IJsselstein
4.	A.C. Spelt, Hogedijk 15, 3401 RD IJsselstein
5.	De heer T.A.J. Spelt en mevrouw K.J.A. Hogendoorn, Hogedijk 15, 3401 RD IJsselstein
6.	A.F. Blommestein, Achtersloot 47, 3401 NS IJsselstein
7.	De heer R. Jong, Nova Zemblastraat 22, 3201 ZT IJsselstein
8.	EBH Elshof advocaten, M.R. Plug, Postbus 1010, 2600 BA Delft, namens diverse winkeliers, winkeliersverenigingen en anderen
9.	Fam. Oomen, Maria Montessoristraat 6, 3401 WL, IJsselstein
10.	Fam. Kaya, Maria Montessoristraat 2-4, IJsselstein, mede namens 35 anderen
11.	Dhr. B. Leen, Merianweg 8, 3401MR IJsselstein
12.	J.G. Sloof, Maria Montessoristraat 16, 3401WL IJsselstein
13.	Autobedrijf Swart IJsselstein B.V., Panoven 70, Postbus 428, 3400 AK IJsselstein
14.	J. v.d. Schot, J.A. Comeniusstraat 1, 3401 WE IJsselstein
15.	Dhr. M. Blind, Ellen Keystraat 51, 3401 WB IJsselstein, div. reacties

Onderstaand zijn de reacties naar thema gerubriceerd en vervolgens van een beantwoording voorzien.

A. Algemeen

Inspraakreactie	Beantwoording
1. Wij vragen ons af of de onafhankelijkheid van het grondonderzoek en flora en faunaonderzoek is onderzocht omdat de ontwikkelaar en opdrachtgever voor het onderzoek, HBC Planontwikkeling BV. en AT Milieuadvies B.V. beide volledig eigendom zijn van dezelfde partij.	De onderzoeken van de onderzoeksbureaus, waaronder AT-milieuadvies, moeten voldoen aan de standaarden die op de onderzoeksterreinen worden gesteld. Wij hebben geen aanwijzing om te moeten veronderstellen dat daaraan niet voldaan wordt.
2. Op de verbeelding is een onjuiste huisnummering opgenomen. Moet zijn: Hogedijk 15 en 17 i.p.v. 3 en 5	Dit zullen wij aanpassen. Een huisnummering is overigens niet verplicht op de verbeelding.
3. Blij met het plan.	Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.
4. Tevreden met de ontwikkeling.	Zie bovenstaande reactie.

B. Procedure inspraak

1. In de inspraak zijn de reacties beperkt, vrijheid om bij de ontwerpbesluiten de gronden aan te	Het is geoorloofd om de gronden voor een zienswijze bij het ontwerpbestemmingsplan of –besluit aan te vullen of uit te werken. Wij menen echter wel dat het gewenst is zoveel
---	---

vullen en uit te werken.	mogelijk relevante factoren naar voren te brengen zodat een zo afgewogen mogelijk ontwerpbestemmingsplan of ontwerpbesluit ter inzage gelegd kan worden. Dit geldt zeker voor voorstellen of elementen die al tijdens de inspraak bekend zijn.
2. Argumenten zijn niet limitatief en zijn gebaseerd op beschikbare informatie. Graag vernemen wij van de gemeente IJsselstein een reactie op deze zienswijze, alsmede een overzichtelijke opgave van het verdere proces in tijd en besluitvorming.	Zoals hiervoor gesteld, is het mogelijk om de gronden voor een zienswijze bij het ontwerpbestemmingsplan of –besluit aan te vullen of uit te werken. Alle zienswijzen worden gebundeld in deze nota. Hierin zijn ook de zienswijzen uit het vooroverleg en de ambtshalve wijzigingen opgenomen. In de begeleidende brief die u ontvangt over onze beslissing op uw zienswijze gaan wij in op de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen de ontwerpplannen en de verdere procedurele mogelijkheden. Indien u daarbij een zienswijze indient, stellen wij u eveneens op de hoogte van de vervolgstappen.
3. Bereidheid tot nadere toelichting, motivatie en/of nader overleg (detailhandel). Bereidheid om tot een passende oplossing te komen.	Hiervan nemen wij kennis.
4. Bereidheid een toelichting te geven wanneer het niet duidelijk is.	Betreffende inspraakreactie is duidelijk.

C. Informatievoorziening

1. Ongenoegen over de manier waarop de gemeente omgaat met het informeren van zijn burgers, die direct beïnvloed zullen worden door de voorgenomen veranderingen. Zeer betreurenswaardig dat de brief nooit ontvangen is. Door de burens geattendeerd op de brief. Had persoonlijk benaderd moeten worden. U hebt plannen die direct invloed zullen hebben op mijn leefomgeving en wooncomfort. Door hieraan voorbij te gaan wordt aangegeven, dat u mijn belangen niet zal behartigen.	Wij betreuren wanneer uw woning onverhoopt overgeslagen is bij de huis-aan-huis mailing. Wij hebben via een e-mailing aan winkeliers en ondernemers en een huis-aan-huis mailing op het bedrijventerrein Paardenveld (tot de Beneluxweg) en in het woongebied Panoven zoveel mogelijk potentiële belanghebbenden op de hoogte gesteld. Ook zonder een persoonlijke benadering ligt het echter op uw weg u op de hoogte te stellen van eventuele ontwikkelingen in uw woonomgeving. Dit kan door het lezen van het Zenderstreeknieuws of het bezoek aan de website van de gemeente waar de start van de inspraak kenbaar is gemaakt. Met uw reactie merken wij dat u gebruik heeft gemaakt van de geboden mogelijkheden.
2. Inzagelegging in de vakantieperiode. Een groot aantal van de bewoners zijn met vakantie.	De termijn van inzagelegging is 6 weken. Deze is begonnen op 20 juni 2013. De zomervakantieperiode voor basisscholen is begonnen op 20 juli. De inzagelegging was dus ruim 4 weken buiten de vakantieperiode. Aangezien de meeste mensen geen 6 weken op vakantie gaan, menen wij dat er voldoende mogelijkheden zijn om van de plannen kennis te nemen en een reactie te geven.
3. Initiatief genomen om mede bewoners te vragen naar hun eerste ervaringen. De bewoners die bezwaren hebben tegen de voorgenomen plannen hebben een petitie ondertekend. Een groot aantal van de bewoners is afwezig, mogelijk dit in verband met de vakantieperiode.	Zie vorenstaande beantwoording. Met het ondertekenen van de petitie hebben veel bewoners van het woongebied Baroneye hun meningen kenbaar gemaakt. Wij menen dat deze duidelijk zijn.

D. Bestemmingsplan: Noodzaak

Inspiraakreactie	Beantwoording
1. Onduidelijk waarom de gemeente een industrie/bedrijventerrein met hierop o.a. 2 supermarkten wil ontwikkelen, direct gelegen aan onze (kinderrijke) woonwijk. Een woonwijk die nu al wordt gekenmerkt door te weinig groen en speelgelegenheid voor kinderen.	Wij zien ons voor de taak gesteld om in een afweging zoveel mogelijk belangen te dienen. In het voorontwerp-bestemmingsplan wordt op de argumentatie ingegaan: de vestiging van een supermarkt ter vervanging van een supermarkt uit de binnenstad, een discountsupermarkt waaraan behoefte is in de lokale situatie en aanpassing van infrastructuur in verband met de ontsluiting van Paardenveld. Daargelaten of er inderdaad te weinig speelgelegenheid en groen in de wijk is en welke keuzes u hebt gemaakt toen u in de woonwijk ging wonen, zouden deze voorzieningen ook niet gerealiseerd worden, wanneer de voorgenomen ontwikkeling niet in gang was gezet.
2. Onduidelijk wat de noodzaak is van het bouwen van een industrieterrein direct aan een woonwijk. Het is ons ook zeer onduidelijk wat de voordelen zijn voor de woonwijk. Zal onze wijk hierdoor in waarde en aanzien stijgen? Wordt onze wijk door de plannen een aangenamer wijk om te wonen? Met uw huidige voorgenomen plannen zal mijn woning en van mijn naaste burens in ieder geval absoluut niet meer aantrekkelijk zijn.	Zie vorenstaande beantwoording. Het terrein zal geen industrie krijgen in de klassieke zin. Er is de mogelijkheid van detailhandel, kantoor, bedrijven en horeca. Op dit moment is nog niet helemaal duidelijk welke bedrijven zich zullen vestigen. Overigens is de nabijheid van de supermarkten wel aantrekkelijk voor de omgeving voor het doen van dagelijkse boodschappen. Wij verwijzen naar de toelichting op het bestemmingsplan waarin de afweging is gemaakt.
3. Voor zover wij kunnen beoordelen zijn er genoeg supermarkten in onze directe omgeving. De wijk heeft behoefte aan andere zaken dan supermarkten.	Zie de beantwoording op het punt van detailhandelstructuur.

E. Verwachtingen

1. Toen wij 6 jaar geleden onze woning kochten was er helemaal geen sprake van ontwikkeling van dit perceel en zou de agrarische bestemming blijven. Hiervoor is navraag gedaan bij de gemeente en men gaf aan dat dit de komende 15-20 jaar ook het geval zou blijven. Dit was ook reden om de woning te kopen.	6 jaar geleden was er inderdaad nog geen ontwikkeling. Een ontwikkeling was echter wel voorzienbaar, want volgens de Structuurvisie IJsselstein uit 2003 was op de locatie al bedrijvigheid voorzien. Ook bij de procedure voor het bestemmingsplan Zuid Oost hebben wij melding gemaakt van de mogelijkheid van een ontwikkeling. Daarbij komt dat het gemeentelijk, maar ook rijks- en provinciaal uitgangspunt is, dat niet buiten de rode contouren gebouwd wordt en een intensivering van het binnenstedelijk gebied voor de hand ligt. In de ruimtelijke ordening kunnen altijd veranderingen optreden, ook binnen een periode van 10 jaar (duur van een bestemmingsplan en structuurvisie voordat deze uiterlijk wordt herzien). In de regel wordt dit ook bij voorlichting genoemd. Uiteraard moeten bij planherzieningen de juiste procedures doorlopen worden en de zorgvuldigheid in acht genomen worden.
2. In de tijd dat ik mijn woning heb aangeschaft is door de gemeente gezegd, dat het de eerste 20 jaar in ieder geval geen bouwgrond zou worden. Nog geen 10 jaar na de	Zie vorenstaande beantwoording.

aanschaf van mijn woning, bent u voornemens uw plannen te wijzigen.	
---	--

F. Bestemmingsplan: Detailhandelsstructuur

Inspraakreactie	Beantwoording
1. In de Nota Detailhandel uit 2007 is er voor gekozen dat de binnenstad van IJsselstein het centrale winkelgebied van IJsselstein moet zijn. De detailhandelsstructuur wordt nu zeer goed genoemd. Die detailhandelsstructuur zal ingrijpend veranderen omdat de ontwikkeling veel invloed zal hebben op de marktruimte voor dagelijkse goederen. Uit onderzoek van BRO 2009 is echter gebleken, dat er onvoldoende marktruimte is voor een ontwikkeling tezamen met De Clinckhoeff.	De binnenstad is het centrale winkelgebied van IJsselstein voor de niet-dagelijkse goederen. Het is ook een belangrijke aankoopplaats voor dagelijkse goederen voor inwoners van IJsselstein met name voor inwoners van de binnenstad en IJsselstein zuid. Het onderzoek dat door BRO is gedaan, dient als hulpmiddel de effecten van een bepaald detailhandelsinitiatief in te schatten en inzicht te krijgen in de consumentenbehoefte naar bepaalde winkelvoorzieningen. De houdbaarheid van dergelijke onderzoeken is doorgaans vijf jaar. Met het Randstad koopstromenonderzoek in 2011 zijn de gehanteerde bindingspercentages en het bestedingspotentieel in het BRO-rapport bevestigd. De detailhandelssector is echter aan grote veranderingen onderhevig (economische crisis, internetwinkelen, mobiliteit en grilligheid consument). Uitzondering tot op heden heeft de supermarktbranche haar aandeel weten te vergroten. Toch meende wij dat er een second opinion gehouden diende te worden. Daarom hebben wij in 2011 door Seinpost Adviesbureau een second opinion laten doen naar de interpretatie van de gegevens uit het onderzoek van BRO. Hieruit komt naar voren, dat er mogelijkheden zijn voor een ontwikkeling aan de Panoven én bij De Clinckhoeff.
2. Er wordt te lichtvaardig omgegaan met het BRO-onderzoek. Er wordt niet gemotiveerd waarom meer waarde wordt gehecht aan het onderzoek van bureau Seinpost. Het onderzoek van Seinpost paste blijkbaar niet in de gedachte van de gemeente over de ontwikkeling van het Panoven-terrein.	Wij zien niet in dat een second opinion leidt tot de conclusie, dat er lichtvaardig omgegaan wordt met het BRO-onderzoek. Zie ook vorenstaande beantwoording. De locatie Panoven betreft vooral een ontwikkeling voor supermarkten. Seinpost is een gerenommeerd bureau op het punt van detailhandelsonderzoek, meer in het bijzonder t.a.v. supermarkten.
3. Het onderzoek door BRO in 2009 is niet representatief daar de economische ontwikkelingen de afgelopen vier jaar ingrijpend zijn veranderd. Een nieuw onderzoek is noodzakelijk om een dergelijk onderzoek als onderbouwing voor deze voorgenomen plannen te kunnen gebruiken.	Naar aanleiding van deze inspraakreacties hebben wij Seinpost het second opinion laten actualiseren om een zo afgewogen mogelijke beslissing te kunnen nemen.
4. Een PLUS supermarkt is in strijd met de Nota Detailhandel en ligt buiten de binnenstad in een weiland met agrarische bestemming.	De verplaatsing van de PLUS-supermarkt (v.h. EDAH) betreft een verplaatsing van een supermarkt uit de binnenstad. In de nota detailhandel is de mogelijkheid opgenomen dat een solitaire supermarkt zich op de Panoven kan vestigen als het gaat om uitplaatsing van een supermarkt uit de binnenstad.
5. Aanwezige winkelcentra in IJsselstein zijn ruim voldoende voor de behoefte van de inwoners van IJsselstein en omgeving.	Zie vorenstaande beantwoording. De vestiging van een full service supermarkt betreft een verplaatsing van de voormalige EDAH-supermarkt uit de binnenstad. Daartoe zijn afspraken gemaakt. Hier is geen sprake van een nieuwe supermarkt. De gevolgen voor de bestaande

	supermarkten door de toevoeging van een discounter zijn afgewogen tegenover de behoefte van IJsselsteinse inwoners aan een discount supermarkt. Daarin hebben wij de behoefte van IJsselsteinse inwoners voor een volwaardig aanbod zwaarder laten wegen. Er dient een breed palet aan supermarkten te worden geboden.
6. Het accent hoort te liggen bij ontwikkeling van De Clinckhoeff met bescherming van Jumbo aan de Televisiebaan.	Insprekers geven niet aan waarom de ontwikkeling van de detailhandel het accent bij winkelcentrum De Clinckhoeff zou moeten liggen. Wij willen medewerking verlenen aan beide ontwikkelingen. Dit is bekend aangezien ons college begin 2013 ook een intentieovereenkomst heeft ondertekend voor medewerking aan de revitalisatie van De Clinckhoeff. Daarvoor stellen wij grond beschikbaar en stelt de provincie een aanmerkelijke subsidie beschikbaar. Hiermee zijn de uitgangspunten voor een ontwikkeling bij de Clinckhoeff zeer gunstig; het is echter aan de winkeliers om van deze kans gebruik te maken. Wij trachten dus door stimulerende maatregelen de detailhandel te bevorderen i.p.v. door beschermende maatregelen. Bescherming staat wars op ondernemerschap en is op basis van louter economische argumenten vanwege de Dienstenrichtlijn niet toegestaan.
7. Het risico wordt genomen dat een bestaande supermarkt zal verdwijnen. Er mag niet van uitgegaan worden dat er geen leegstand wordt verwacht omdat er voldoende mogelijkheden zijn om de locatie in te vullen.	Zie de vorenstaande beantwoording. Er wordt niet welbewust gekozen voor de opoffering van een bestaande supermarkt, het wordt als risico benoemd. Er wordt niet gemotiveerd waarom men denkt dat de plannen tot leegstand in het centrum van IJsselstein zullen leiden. Gelet op de beschikbare ruimte zijn er voldoende mogelijkheden voor een andere invulling/functie.
8. Afdelingsjurisprudentie rond de duurzame ontwrichting van voorzieningen is weliswaar streng, maar indien welbewust gekozen wordt voor de opoffering van een bestaande supermarkt, behoren zware eisen te worden gesteld aan de motivering van dat besluit.	Als overheid is het onze taak om voor de inwoners van IJsselstein een passend voorzieningenniveau te verkrijgen dan wel te houden. Er vindt geen duurzame ontwrichting van de verzorgingsstructuur in IJsselstein (of zelfs daarbuiten) plaats.
9. Er wordt kennelijk bedoeld dat de Jumbo Supermarkt aan de Televisiebaan zal verdwijnen. Het mogelijk maken van een uitbreiding van het supermarktaanbod gaat ten koste van de bestaande Jumbo Supermarkt. Cliënte kan niet begrijpen dat uw gemeente het gerechtvaardigd acht dat een gevestigde supermarkt moet wijken om toetreding van een nieuwe supermarkt mogelijk te maken.	Zie vorenstaande beantwoording. Het detailhandelslandschap zal blijven veranderen onder invloed van nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen. Wij zullen nieuwe ontwikkelingen bevorderen waar wij kunnen en geen protectie toepassen tenzij de verzorgingsstructuur in IJsselstein zodanig wordt aangetast dat de leefbaarheid in het geding is (duurzame ontwrichting). Dit is thans niet het geval.
10. Gevreesd wordt voor leegstand in het centrum.	Wij vrezen niet voor leegstand in het centrum. Het centrum is vooral gericht op de niet dagelijkse boodschappen en niet gericht op het 'runshoppen'. Daar waar het wel gaat om dagelijkse boodschappen (brood, vlees, groente) wordt de aantrekkingskracht van de speciaalzaken in de binnenstad vooral gevormd door kwaliteit, service en beleving. Met het programma 'Verbeter-de-Binnenstad' werken ook wij al enige tijd aan een verbetering van de aantrekkelijkheid van de binnenstad.
11. Afgezien van het feit dat cliënte niet	Zie vorenstaande beantwoording. Wij zullen geen

voornemens is de exploitatie van de supermarkt aan de Televisiebaan te staken, blijkt uit de ter inzage gelegde stukken geheel niet dat deugdelijk onderzoek is verricht naar het risico op leegstand en het voorkomen daarvan.	onderzoek doen naar het risico op het voorkomen van leegstand aan de Televisiebaan. Vrijkomende ruimten kunnen ook anders ingevuld worden dan met een supermarkt. Wij zijn in dat geval uiteraard bereid daarover overleg te voeren, wanneer het bestemmingsplan onvoldoende mogelijkheden biedt.
12. Niet kan worden volgehouden dat er geen sprake zal zijn van een duurzame ontvruchting van de voorzieningenstructuur. Dit klemmt temeer nu in de toelichting tevens is opgenomen dat met de voorgenomen ontwikkeling de bestaande detailhandelsstructuur ingrijpend zal veranderen. Er is volgens de plantoelichting door BRO onderzoek uitgevoerd naar de inpassing van supermarkten in de goederenstructuur in IJsselstein. BRO heeft naar aanleiding van dit onderzoek geconcludeerd dat er onvoldoende markttruimte is voor de ontwikkelingen. Cliënte gaat ervan uit dat BRO het onderzoek in opdracht van de gemeente heeft uitgevoerd en dat BRO een objectief rapport heeft opgesteld. Cliënte vindt het dan ook onbegrijpelijk dat kennelijk zeer lichtvaardig voorbijgegaan wordt aan het door BRO verrichte onderzoek.	Zie vorenstaande beantwoording. Het voorzieningenniveau in IJsselstein blijft op peil en wordt zelfs aangepast naar een volwaardig aanbod. In het second opinion op het BRO-rapport die door Seinpost is uitgevoerd, heeft men rekening gehouden met de landelijke cijfers voor vloerproductiviteit. In het BRO-rapport was rekening gehouden met verhoogde cijfers voor de vloercapaciteit. Ook met de actualisatie van het rapport Seinpost van september 2013 komt naar voren, dat de uitkomsten van de update nauwelijks anders zijn dan in 2011 en dat er geen duurzame ontvruchting van de verzorgingsstructuur voor de consument zal optreden of een aantasting van het woon- en leefklimaat door mogelijke leegstand zal optreden.
13. De aannahme is onjuist dat de exploitatie van de supermarkt aan de Televisiebaan niet zal worden voortgezet.	Deze aannahme zal uit het bestemmingsplan worden verwijderd.

G. Ruimtelijke Onderbouwing: Crisis- en herstelwet

Inspraakreactie	Beantwoording
1. Verneemt graag of voor de beide procedures de Crisis- en herstelwet van toepassing wordt verklaard. Aangezien deze informatie (voor alsnog) ontbreekt, zal onderhavige zienswijze voor beide ruimtelijke initiatieven gelden. Hiermee is het onduidelijk welke (beroeps-) procedures er door de gemeente beoogd zijn.	Hierover kon inderdaad onduidelijkheid ontstaan. Voor het bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet niet van toepassing. Hier zullen wij een procedure doorlopen met toepassing van de 'Coördinatieverordening gemeente IJsselstein 2011, inclusief eerste wijziging voor bedrijven en winkels'. Dit heeft tot gevolg, dat bij het nemen van besluiten over de zaken, zoals een omgevingsvergunning voor bouwen, er één beroepsgang is naar de Raad van State. Voor de omgevingsvergunning voor het aanpassen van de kruising behoeft de Crisis- en herstelwet niet van toepassing te worden verklaard; die is volgens de wet van toepassing. Ook hier geldt, dat bij het nemen van een besluit, er direct beroep mogelijk is bij de Raad van State. De procedures voor besluitvorming zijn echter wel enigszins verschillend; het bestemmingsplan dient door de gemeenteraad te worden vastgesteld; het verlenen van een omgevingsvergunning voor de aanpassing van de

	kruising geschiedt door het college van burgemeester en wethouders.
2. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt niet op grond waarvan de Crisis- en herstelwet in dit geval kan worden toegepast. De enkele/ algemene verwijzing naar artikel 1.1 lid 1 van de Chw is onvoldoende.	Zie vorenstaande beantwoording.
3. Waarom splitst het gemeentebestuur de voorgestane ontwikkeling van het gebied op. De infrastructuur kan al eerder gewijzigd worden, waarbij er een onomkeerbare situatie ontstaat.	Met de verschillende procedures kan inderdaad de infrastructuur al eerder gewijzigd worden. Wij menen dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid het gewenst is om de aanpassing van de kruising te realiseren voordat een ontwikkeling van start gaat. Daarmee kan het bouwverkeer van de nieuwe ontsluiting gebruik maken, waardoor dit verkeer niet over de Parallelweg of door Paardenveld hoeft te gaan. Hiermee is de verkeersveiligheid gediend.
4. De ontwikkeling moet als een geheel worden gezien, want wijziging van de infrastructuur is alleen zinvol als het bestemmingsplan in werking is getreden.	Gelet op het vorenstaande hebben wij er voor gekozen om de kruising los te knippen van de onderdelen in de bestemmingsplanontwikkeling. Het zal duidelijk zijn dat het bestemmingsplan na het doorlopen van de daarvoor geldende procedures zijn werking moet gaan krijgen.
5. Het staat niet geheel vast dat het beoogde bestemmingsplan daadwerkelijk in werking zal treden en staat daardoor ook niet vast dat het plangebied beter ontsloten dient te worden.	Zie het vorenstaande. De ontsluiting zal mede dienen ter ontsluiting van het bedrijventerrein Paardenveld en ter ontlasting van de Parallelweg.

H. Bestemmingsplan: planschade

1. Er is sprake van een planologisch nadeliger positie van onze eigendommen.	Wanneer er sprake is van een in planologisch opzicht nadeliger positie en/of hier een waardevermindering van uitgaat, kent de Wet ruimtelijke ordening de mogelijkheid tot planschade. Voor de mogelijkheden, voorwaarden en beperkingen verwijzen wij naar artikel 6.1 van die wet. Voor het indienen van een planschade verzoek is ook de gemeentelijke planschadeverordening van toepassing. Een verzoek om planschade kan pas ingediend worden na de vaststelling van het bestemmingsplan/planologische maatregel.
2. Waardevermindering van de woning/eigendommen moet gecompenseerd worden, daar de waardevermindering ver boven het maatschappelijk risico zal zijn.	Zie het vorenstaande.

I. Bestemmingsplan: bouwmassa

Beperking van het uitzicht en uitbreidingsmogelijkheden. Tevens is o.a. de bijbehorende overlast van de voorgenomen plannen zoals stank, stof, geluid, verkeershinder en verminderde privacy reden om bezwaar te maken.	Wij zijn ons er van bewust, dat met de bebouwing en verandering in gebruik er een verandering zal optreden voor de (direct) omwonenden van de ontwikkeling. De plannen voldoen aan alle normen en eisen die gesteld worden op wet en regelgeving, eventueel met afwijking, ontheffing, vergunning en/of nadere maatregelen. Wij zijn ons er tevens van bewust, dat de ontwikkeling een beperking voor sommige bewoners kan inhouden. Op
---	---

	sommige terreinen kan er ook een verbetering zijn, zoals een afscherpende werking door de gebouwen tegen geluid van de Baronieweg en het vervallen van de Parallelweg als ontsluitingsroute van/naar Paardenveld. Alles afwegende zijn wij van mening, dat de ontwikkeling voortgang moet vinden.
--	---

J. Overig: overlast tijdens de bouw

Gedurende een jaar zal er veel geluidsoverlast worden veroorzaakt door de bouw. Daarnaast bestaat de kans op scheurvorming in mijn woning en overige woningen door (hei) werkzaamheden bij de bouw van bedrijfspanden en aanleg infrastructuur.	Voordat er gestart wordt met bouwwerkzaamheden zal er een opname plaatsvinden van de gebouwen in de directe omgeving. Dit zal uitgevoerd worden door de bouwer. Deze zal verzekerd zijn tegen eventuele bouwschade. Bij de aanleg van infrastructuur zal op gelijke wijze een opname plaatsvinden door de aannemer.
---	---

K. Bestemmingsplan: stedenbouw/beeldkwaliteit

1. De geplande gebouwen en parkeerplaatsen staan veel te dicht op de wijk en m.n. op mijn woning (op nog geen 10 meter afstand), waardoor we te maken krijgen met veel extra geluidsoverlast.	Bij het ontwerp van het terrein en de bebouwing is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande woonbebouwing. De geplande gebouwen staan ons inziens op een acceptabele afstand van de bestaande woningen. De kortste afstand van het bouwvlak waarbinnen de bebouwing gerealiseerd kan worden, is bij de woning Maria Montessoristraat 2-4 ca. 13 m. Vanaf dat punt is de grens van het bouwvlak op een (steeds) grotere afstand van woningen gelegen. Op dit moment is nog niet bekend hoe de invulling van het bouwvlak zal plaatsvinden. Ten aanzien van het geluidsaspect verwijzen wij naar het onderdeel geluid.
2. Bebouwing is veel te hoog (max. 8 meter) en (sier) gevels te lang. Hierdoor zal ons zicht volledig worden ontnomen.	Eén van de randvoorwaarden bij deze ontwikkeling is dat de massa en architectuur van de nieuwbouw aansluit het lineaire karakter van de Baronieweg en de aanliggende bebouwing. De Baronieweg is één van de belangrijkste ontsluitingswegen binnen IJsselstein; aanliggende bebouwing dient dit te versterken. Wij menen daarom, dat langs de zijde van de Baronieweg een gevelhoogte van 10m gewenst is. Deze is in het bestemmingsplan overeenkomstig opgenomen. Dit sluit aan bij de bestaande bebouwing langs deze weg. Overigens verwijzen wij op dit punt naar de Ambtshalve wijzigingen. Zover de plannen zich nu laten aanzien wordt deze hoogte in fase 1 bereikt middels een kantoordeel boven de supermarkt nabij de kruising en een schijngevel aan de kant van de Baronieweg. Aan de zijde van de woonwijk beperkt de gevelhoogte zich bij de supermarkten tot één bouwlaag, te weten ca. 5-6 meter. Bij de gecoördineerde inzagelegging zal ook het bouwplan ter inzage liggen waarop de exacte hoogte zijn vermeld. Voor het overige is een invulling nog niet bekend.
3. Het is voor ons van groot belang dat de beoogde naastgelegen bebouwing aan gelijkwaardige beeld- en kwaliteitsvoorschriften dient te voldoen om hiermee een evenwichtige architectonische uitstraling te bereiken.	Ook wij streven er naar om samen met de ontwikkelaar tot een goede invulling te komen op het punt van beeldkwaliteit. Deze gelden zowel voor het pand als de inrichting van het gebied. Beeldkwaliteitsvoorschriften zijn echter geen onderdeel van het bestemmingsplan. De bouwplannen zullen beoordeeld worden door de welstandscommissie. Voor het deel van de supermarkten

	is de Welstandscommissie inmiddels akkoord gegaan met de bouwplannen voor de supermarkten. Deze plannen zullen eveneens ter inzage gelegd worden.
--	---

L. Bestemmingsplan: geluid

1. Geluidsoverlast toename door o.a.: Toename autoverkeer en bezoekers, aanlevering van goederen, koeling supermarkt, rammelende winkelwagentjes, glasbakken etc.	Daar waar er nu sprake is van grasland zal er uiteraard een toename plaatsvinden van activiteiten en daarmee van geluid. Gelet op het 'Akoestisch onderzoek wegverkeer Panoven-Hogedijk, IJsselstein van 14 juli 2013, projectnummer 110201, en een update daarvan d.d. 13-11-2013, zie ook ambtshalve wijzigingen onder E) wordt er binnen de grenswaarden gebleven vanwege het autoverkeer, dan wel kan er een ontheffing worden verleend. Wij verwijzen naar het betreffende rapport. Daarnaast heeft er d.d.: 10 juni 2013, Projectnummer: 110201, onderzoek plaatsgevonden naar industrielawaai. Hierbij zijn de invloeden van winkelwagentjes, het geluid van parkerende auto's en met de bevoorrading gezien. Wij verwijzen naar het betreffende rapport dat bij de stukken ter inzage zal worden gelegd.
2. Wat betreft de toename van geluidsoverlast ben ik benieuwd of dit past binnen de toegestane wettelijke normen? Met de verbreding van de A2 heeft men geluidsmetingen gedaan en hieruit is toen gebleken dat de geluidstoename net binnen de wettelijk toegestane normen zou blijven. Uw plannen zullen zeker extra geluidsoverlast opleveren, waardoor de geluidsoverlast voor de direct omwonenden boven de toegestane normen zal komen te liggen.	Wij verwijzen naar het hierboven genoemd (aangepaste) akoestisch onderzoek voor het wegverkeer van 13-11-2013 en naar de ambtshalve wijzigingen onder E. Hieruit komt naar voren dat als gevolg van de aanpassing van de Baronieweg een toename van geluid wordt verwacht voor vier woningen, waardoor er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename meer dan 2 dB). Bij een aantal woningen is dit minder dan 2 dB. Als gevolg van de Nijverheidsweg wordt geen toename verwacht. Als gevolg van de nieuw aan te leggen weg wordt bij één woning een toename verwacht. Hier wordt boven de zgn. voorkeursgrenswaarde uitgekomen. Overigens wordt in de verreweg de meeste gevallen een afname van geluid verwacht omdat de nieuwe bebouwing een afschermende werking heeft voor het geluid afkomstig vanaf de Baronieweg. Wij komen tot de conclusie dat er bij het treffen van maatregelen aan de bron (soort asfalt) niet voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde (aanleg weg)/toegestane waarde (reconstructie). Een geluidsscherm is kostbaar en vooral stedenbouwkundig/landschappelijk ongewenst. Wij menen daarom dat in deze gevallen ontheffing verleend dient te worden. Hiervoor dient een procedure gevolgd te worden. Deze procedure zal gelijktijdig met de procedure van het ontwerpbestemmingsplan doorlopen worden.
3. Er ontbreekt een financiële onderbouwing waarom de bronmaatregel om het geluid van de ontsluitingsweg te reduceren niet rendabel is.	Een financiële onderbouwing in concrete cijfers is niet opgenomen. Wel hebben wij de volgende motivatie. Voor wegen in binnenstedelijk gebied met een rijsnelheid van 50 km/u wordt normaliter het zgn. 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) in kosten is gering. Bij SMA 0/6 is bij de genoemde rijsnelheid een reductie van ca. 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 (bijv. 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 zijn wij van mening, dat DAB (SURF) toegepast dient te worden. Wij zullen deze motivering ter verduidelijking opnemen in het bestemmingsplan en bij de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor het aanpassen van de kruising.
4. De omschrijving van de directe omgeving is niet compleet.	Het is ons niet bekend welke omschrijving ontbreekt.
5. In het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï is geen rekening gehouden met het feit dat op de ontsluitingsweg de voertuigen vrijwel alleen optrekken en remmen. Bij het optrekken (en remmen) van voertuigen zal de geluidbelasting op de omgeving aanzienlijk hoger zijn.	Het akoestisch rapport voldoet aan het 'Reken- en meetvoorschriften geluid 2012'. Daarin is rekening gehouden met het optrekken en afremmen van motorvoertuigen.
6. Het vrachtverkeer zal zeker voor geluidsoverlast zorgen. Te denken valt aan elke ochtend aan en afvoer van goederen!	Dit vrachtverkeer is in het akoestisch rapport voor het industriellawaai meegenomen.

M. Bestemmingsplan: gebruik

1. Studenten van het Cals College (dat uitgebreid zal worden) zullen in hun pauze naar de supermarkten lopen. Hierdoor zal er meer zwerfafval, geluidsoverlast en kleine criminaliteit ontstaan binnen de wijk. Nu al wordt het afval van de McDonald's in de wijk gegooïd.	Het Cals College is op korte afstand van de locatie gelegen. Wij kunnen ons voorstellen dat deze jeugd de supermarkten zal bezoeken, net zoals bijv. McDonald's bezocht wordt. Wij zien echter niet in, dat de ontwikkelingen zullen leiden tot meer overlast van deze jeugd in de wijk.
2. Wijken waaraan wij ons kunnen spiegelen laten zien, dat overal waar supermarkten zijn, er sprake van geluidsoverlast en vandalisme is. Jongeren zullen aangetrokken worden door de supermarkten, waardoor er automatisch meer overlast is van diverse aard..	De supermarkten zullen gevestigd zijn op eigen terrein met een eigen parkeerplaats. Het is aan de eigenaren om toezicht te hebben op het eigen terrein. Wij gaan er van uit dat dit toezicht zal plaatsvinden zodat ook er een aantrekkelijk verblijfsklimaat wordt gecreëerd voor het winkelend publiek met zo min mogelijk overlast door jongeren. Zie ook vorenstaande beantwoording.

3. Reeds enige tijd geleden hebben wij een verzoek gedaan bij de gemeente IJsselstein voor de aankoopmogelijkheden van de openbare ruimte tussen onze locatie en de Boerhaaveweg. In de geschetste plannen wordt deze ruimte gebruikt voor de omlegging van de Boerhaaveweg. Aangezien wij het verzoek tot aankoopmogelijkheid hebben gedaan vanuit oogpunt van uitbreiding van onze bedrijfsactiviteit, zien wij ons hierin belemmerd worden door de beoogde plannen.	Ten tijde van de vestiging van het autobedrijf hebben wij gemeend een deel van de ruimte niet te moeten verkopen met het oog op een aanpassing van de infrastructuur en ontsluiting voor Paardenveld. Ook daarna hebben wij de grond niet verkocht. Het uitbreiden van uw bedrijfsactiviteiten op andermans grond getuigt van weinig realisme. Van belemmering kan geen sprake zijn.
--	--

N. Infrastructuur/verkeer

1. De afsluiting van de Parallelweg biedt bewoners geen mogelijkheid meer om via de Parallelweg naar het centrum te rijden (auto) om zodoende bij drukte (m.n. in de spits) de andere route (Utrechtseweg) te benutten.	Deze opmerking is juist. Wij vinden het aanvaardbaar dat voor autoverkeer uit de wijk nog één route overblijft richting de rotonde en dat niet meer via de Parallelweg gegaan kan worden. Voor langzaam verkeer blijven de huidige mogelijkheden bestaan.
2. Afsluiting Parallelweg leidt er toe, dat alleen via de rotonde de wijk kan worden verlaten. Staat dan in de file.	Wanneer hier bedoeld wordt op een in de file staan in de ochtendspits (IJsselstein uit) en avondspits (richting binnenstad) dan kan het op doordeweekse dagen voorkomen, dat er gewacht moet worden op verkeer dat van een andere richting komt. Dit is nu ook al het geval en niet het gevolg van de ontwikkeling. Wij verwachten een positief effect van de reconstructie van de Utrechtseweg op de doorstroming en de verspreiding van autoverkeer. De eerste resultaten laten dat ook zien, maar het is op dit moment nog te vroeg om te zeggen hoe het verkeer zich op de Utrechtseweg verder ontwikkelt. De totale bereikbaarheid van IJsselstein heeft echter onze voortdurende aandacht.
3. Wenselijk om het verkeer vrij baan te geven richting de binnenstad met een 'bypass' (zoals bij de McDonald's). Nu komt verkeer met veel vaart op de rotonde aan, waardoor weinig voorrang/gelegenheid is om in te voegen. Suggestie met tekening bijgevoegd voor aanpassing rotonde om dit makkelijker te maken.	Zie het vorenstaande. Het gaat te ver om, gelet op het verkeersaandeel vanuit de woonwijk en gelet op de verkeersstroom tijdens de avondspits, een 'by-pass' aan te leggen om het invoegen te vergemakkelijken. De kosten staan daarbij niet in verhouding tot de noodzaak. Soms is het niet even anders en moet er even gewacht worden totdat zich de mogelijkheid aandient om op de rotonde in te voegen.
4. Onnodig veel ongewenst verkeer, wat de verkeersveiligheid in gevaar brengt.	Wij trachten met de aanpassing van de infrastructuur een verbetering aan te brengen in de verkeerssituatie en -circulatie en het bestemmingsverkeer zonder teveel omwegen naar de plaats van bestemming te geleiden.
5. Verkeer voor de winkels zoveel mogelijk belemmeren via de Panoven te rijden in het belang van fietsers van en naar het Cals College.	Het is niet logisch dat het verkeer voor de winkels over de Panoven rijdt. De Baronieweg is voor verkeer uit vele wijken is de meest geëigende route. Verkeer afkomstig van de Beneluxweg zal eveneens niet over de Panoven gaan, maar over de Linaeusweg en de Boerhaaveweg rijden. Verder is de Panoven voorzien van plateau's bij de

	kruisingen, waardoor dit geen aantrekkelijke route vormt voor de ontsluiting. Wij menen daarmee, dat er op voorhand geen maatregelen genomen moeten worden.
6. Verzoek de afsluitbare paal in de Ellen Keystraat te verwijderen of beweegbaar te maken d.m.v. een pasje.	Wij wijzen er op, dat deze paal juist op initiatief van de buurt gerealiseerd is om sluipverkeer te voorkomen. Wij menen dat deze effectief is en een stukje omrijden met de auto richting de binnenstad opweegt tegen het voorkomen van het sluipverkeer (in de nieuwe situatie).
7. Van mening dat het fietspad niet gebruikt mag worden voor het vrachtverkeer (laden/lossen), ook niet om te 'steken'	Wij hebben deze situatie nogmaals onderzocht. Bij de supermarkten is in de plannen een strook opgenomen voor vrachtverkeer (laden/lossen) en een aangrenzende rode asfaltstrook voor fietsers. Deze strook zal door vrachtwagens overreden worden nabij de verkeerslichten en bij het insteken in het terrein, tussen de gebouwen door. Dit zal naar verwachting niet vaak plaatsvinden, ca. 6-8 maal per dag. In de gegeven situatie is het ongewenst het laden en lossen aan de achterzijde van de supermarkten te laten plaatsvinden vanwege mogelijk overlast naar de woonomgeving en menging (veiligheid) met het winkelend publiek. Wij hebben ook de mogelijkheid onderzocht om één brede strook voor zowel fiets- als vrachtverkeer aan te leggen, maar dit levert meer onduidelijkheid op. Wij komen tot de conclusie om de stroken te handhaven. Wel zullen wij bij uitvoering markeringen op het asfalt aanbrengen en trachten een 'eiland' in te brengen met een verkeerslicht. Gelet de beperkte vrachtwagenbewegingen, de voorzieningen en de oplettendheid, die van fietser en vrachtwagenchauffeur verwacht mag worden, menen wij dat een aanvaardbare situatie tot stand komt.
8. De toegang aan de achterzijde van het supermarkterrein af sluiten/niet realiseren of afsluiten samen met het terrein. Daarmee geen vluchtroute voor onbevoegden en inbrekers.	Het afsluiten van de toegang (in de nachtelijke uren) aan de achterzijde is een zaak voor de te vestigen bedrijven. Deze zullen dat onderling moeten bepalen. De route is bedoeld als calamiteitenroute. Verder menen wij dat ook bijv. fietsers van de route gebruik moeten kunnen maken.
9. De toegang is alleen bedoeld voor kinderen van het Cals om iets te kopen.	Zie bovenstaand. Verder verwijzen wij naar hetgeen onder M is vermeld.
10. Aangezien nog niet alle grond in het plangebied verworven is, gaan wij er vanuit dat de huidige ontsluiting via de parallelweg ongewijzigd blijft. Ons bedrijf dient te alle tijde bereikbaar te blijven via de Baronieweg (nu mede via de parallelweg), aangezien dit voor ons een belangrijke aanrijroute is.	Wij hebben de (on)mogelijkheden van een handhaven van de parallelweg onderzocht in geval nog niet alle gronden verworven zijn en wel infrastructuur wordt aangelegd voor de bereikbaarheid van de 1 ^e fase van de ontwikkeling. Gelet op de nieuw te realiseren verkeerslichtinstallatie en het te realiseren fietspad, menen wij dat er een onveilige situatie gaat ontstaan wanneer de ontsluiting gehandhaafd blijft (met verkeer over het fietspad). Daarom zal het bedrijf in de tijdelijke situatie via de Baronieweg of de Beneluxweg bereikt dient te worden, een situatie die in het verleden ook bestond voordat de rotonde bij McDonald's aangelegd was. Voor fietsverkeer blijft het bedrijf in de tijdelijke situatie op de bestaande wijze bereikbaar. In de nieuwe situatie wordt uw bedrijf beter bereikbaar. Dit geldt voor alle bedrijven op Paardenveld.

O. Groen

1. Door uw plannen verdwijnt het groen uit de wijk (m.n. bij ingang woonwijk).	Bij de woonwijk zal geen groen verdwijnen. Wel zal er laanbeplanting langs de Parallelweg verdwijnen. Deze zullen wij zoveel mogelijk terugbrengen langs de
--	---

	Baronieweg.
2. Er is niet voldoende speelgelegenheid en parken. Er is niet voldoende groenvoorziening. Waarom worden er geen woningen gebouwd? Dit zou ten gunste van de wijk zijn.	Met de voorgenomen ontwikkeling zal de groenvoorziening en speelgelegenheid niet verminderen. De ontwikkeling ziet op andere functies. Overigens zal op het terrein zelf ook inplant plaatsvinden met een haag en enkele bomen. Zie ook de beantwoording onder D.
3. De beoogde inrichting van het plangebied schetst een bomenrij zijdelings- en voor ons bedrijfspand. De beeld- en kwaliteitsbepalingen die ca. 15 jaar geleden door de gemeente IJsselstein voor onze huidige locatie zijn opgesteld waren zodanig zwaar, dat wij genoodzaakt waren tot hoogwaardige en kostbare architectuur. De voorgestelde bomenrij doet naar onze mening afbreuk aan de uitstraling en herkenbaarheid van onze huisvesting en is hiermee voor ons niet acceptabel.	De noodzaak en investering om te voldoen aan beeldkwaliteitseisen heeft u gemaakt tegen de afweging om uw bedrijfsactiviteiten terplekke te kunnen ontplooiën. Wij menen, dat tussen de bomen door gekeken kan worden naar uw pand en de stammen daarvoor geen belemmering opleveren. Daarnaast zijn de bomen nodig om te voldoen aan de flora en faunawetgeving als begeleiding van de vliegroute voor vleermuizen. Wij handhaven wij de geplande bomenrij, ook voor uw pand.

P. Inrichting openbare ruimte bij aanpassing Boerhaaveweg

Inspraakreactie	Beantwoording
1. De hoofdentree van het pand wordt niet direct meer bereikt. De suggestie om een trottoir aan te leggen.	De bestemming laat voetpaden toe. Er lijken mogelijkheden om dit mogelijk te maken. Wij zullen dit in de uitwerking meenemen.
2. De kap van bomen leidt tot aantasting kwaliteit openbare ruimte. Suggestie voor aanplant van minimaal 3 gebiedseigen bomen voor het pand.	Wij zullen dit in de uitwerking meenemen.
3. Overlast door parkerende vrachtauto's. Suggestie om de parkeerstrook op te knippen in twee delen, waardoor hier geen vrachtauto's kunnen parkeren.	Overlast door vrachtwagens is geen gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het opknippen van de parkeerstrook lijkt mogelijk. Wij zullen dit in de uitwerking meenemen.
4. De haag rond garage Swart behouden en versterken.	De haag kan waarschijnlijk niet gehandhaafd blijven. Op dit punt doen wij daarom geen toezegging, maar zullen het wel bij de uitwerking van de inrichting bezien.
5. Wij willen benadrukken dat de afvoer van het regenwater op de naast gelegen percelen, van de voorgenomen plannen, plaatsvindt middels afvoerbuizen welke circa 15 centimeter boven het huidige waterpeil uitmonden. Het aanpassen (verhogen) van het waterpeil zal dus vrijwel direct zorgen voor overlast en/of schade.	Bij de realisatie van de plannen zal een passende oplossing gevonden moeten worden voor de afvoer van het regenwater. De meest voor de hand liggende oplossing is de bestaande hemelwaterafvoer aan te sluiten op het gemeentelijk regenwaterriool dat in de Panoven aanwezig is. Deze werkzaamheden kunnen gelijktijdig met het bouwrijp maken van het gebied worden uitgevoerd.

Q. Entree nieuwe bedrijventerrein

Inspraakreactie	Beantwoording
-----------------	---------------

1. De bebouwing in fase 2 dient alzijdig en van verhoogde beeldkwaliteit te zijn.	Voor de ontwikkeling hebben wij oog voor beeldkwaliteit in relatie tot zijn plek op de locatie en de bedrijfsvoering. Zie ook vorenstaande beantwoording.
2. Korrelgrootte gebouwen beperken en daarmee een goede overgang creëren tussen de Panoven en Paardenveld	Van deze wens hebben wij kennis genomen. Omdat een invulling nog niet bekend is, doen wij hierover geen toezeggingen en zullen wij geen beperkende voorschriften opnemen.
3. Maximale milieucategorie in fase 2: 3.1. Geen garagebedrijven.	De maximale milieucategorie staat vermeld in het bestemmingsplan. Garagebedrijven zijn ook mogelijk.
4. Verhoging minimale parkeernorm en verlaging maximale bebouwingsdichtheid tot 60% om parkeerproblemen te voorkomen.	Wij zien geen redenen om de minimale parkeernorm op te hogen en/of de maximale bebouwingsdichtheid op 60% te stellen. Gelet op de mogelijkheden voor bedrijfsbebouwing zullen deze vuistregels voldoende parkeergelegenheid bieden. Verder moet de parkeergelegenheid afgestemd worden op de specifieke bedrijfsactiviteit.
5. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden.	Dit is correct.
6. Verbreden groenstroken voor verhoging beeldkwaliteit. Voorkomen dat de beleving ontstaat dat via het supermarkterrein naar het bedrijventerrein Paardenveld gegaan wordt.	Met de inrichting van de wegen en een inrit naar de supermarkten kan in vormgeving en materiaalgebruik voldoende onderscheid worden gemaakt tussen de weg en het supermarkterrein. Het is niet gewenst het wegprofiel te versmallen omdat de weg ook door vrachtwagenverkeer benut zal worden. Nabij de verkeerslichten worden de groenstroken iets versmald om ook een goede fietssuggestiestrook te kunnen aanbrengen.

3. Reacties uit het vooroverleg.

A. Provincie Utrecht

Reactie	Beantwoording
1. In paragraaf 4.9.1 van de toelichting wordt aangegeven dat de extra verkeersbewegingen, als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied, opgenomen kunnen worden in het huidige verkeersbeeld op de Baronieweg. De onderbouwing hiervan ontbreekt echter. Er wordt niet duidelijk gemaakt hoeveel verkeersbewegingen de ontwikkelingen in het plangebied genereren, wat de huidige intensiteiten zijn op de Baronieweg en of de kruising Baronieweg - Nijverheidsweg voldoende capaciteit heeft voor een extra noordelijke tak.	Wij zullen in de toelichting een overzicht opnemen van de huidige en een raming voor toekomstige intensiteiten. Hiertoe zijn o.a. recente verkeerstellingen gehanteerd en zijn aannames gemaakt voor het toekomstig autogebruik. Ook zijn hieruit de verwachte intensiteiten afgeleid voor de Baronieweg en daarmee voor de capaciteit van de kruising, met name voor de noordelijke uitvoegstrook. Daarbij is er op gelet, dat er geen terugslag naar de voorliggende rotondes zal plaatsvinden.
2. In de toelichting in paragraaf 2.2.2 wordt de conclusie getrokken dat de beoogde realisatie van het bedrijventerrein in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening omdat dit een inbreidingslocatie betreft. Deze conclusie deel ik niet. Het provinciaal beleid staat alleen nieuwe bedrijventerreinen toe wanneer hiervoor de noodzaak is aangetoond	Het is duidelijk, dat de ontwikkeling aan de drie voorwaarden voldoet: - Gelegen te midden van de stedelijke omgeving en binnen de rode contour; - een convenant Bedrijventerreinen, waarin het gebied Panoven is opgenomen; - lopende herstructurering van het bestaande bedrijventerrein Lagedijk, waarvoor de provincie Utrecht een aanzienlijke bijdrage levert. zodat er geen strijdigheid is met het provinciaal beleid.

en er een concrete relatie is met de uitvoering van herstructurering of transformatie van bestaand bedrijventerrein. Dit alles dient tevens regionaal afgestemd en vastgelegd te worden in een convenant bedrijventerreinen. Nu dit laatste is gebeurd, is er geen strijdigheid meer met het provinciaal ruimtelijk beleid. Verzoekt met inachtneming van het bovenstaande, de toelichting op dit punt aan te passen.	Wij zullen de toelichting met het bovenstaande aanpassen.
3. Ik verzoek u om in het verdere planproces op adequate wijze aan de geplaatste opmerkingen tegemoet te komen.	Naar onze mening zal hieraan voldaan worden door de toelichting op het bestemmingsplan met het bovenstaande aan te passen.

B. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden

Het Hoogheemraadschap heeft op 2 juli 2013 een wateradvies uitgebracht. Dit wateradvies wordt integraal bij de toelichting in het bestemmingsplan opgenomen. Naar aanleiding daarvan heeft overleg plaatsgevonden. De uitkomsten hiervan zijn neergelegd in de Notitie waterhuishouding Panoven IJsselstein, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 26 juli 2013, waarbij de conclusie is getrokken dat het aanleggen van oppervlakkige infiltratie (wadi's of greppels) ruimtelijke, technisch en/of financieel niet haalbaar is. Het gebruik van kratten als infiltratievoorziening onder groenstroken is onder andere gezien de beperkte aanwezigheid van groenstroken geen optie.

Verder is de berging van hemelwater afkomstig van de parkeerplaatsen en de ontsluitingswegen in extra, te realiseren oppervlaktewater een te controleren en te beheersen oplossing voor de voorgenomen ontwikkeling.

Wel zullen wij het watersysteem nader uit werken en rekening houden met de varianten die eerder zijn uitgewerkt in de vorenstaande notitie. Deze uitwerking van het watersysteem wordt bij de voorgelegd aan het Hoogheemraadschap.

Zie overigens bij de Ambtshalve wijzigingen onder F.

4. Ambtshalve wijzigingen

A. Akoestisch onderzoek industrielawaai

Gebleken is, dat het akoestisch onderzoek industrielawaai Panoven-Hogedijk, SAB, juni 2013 niet bij de stukken ter inzage heeft gelegen. Het is echter wel genoemd in het voorontwerp bestemmingsplan en er worden conclusies aan verbonden. Het rapport zal bij het ontwerpbestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning in ter inzage gelegd worden.

B. Archeologie

In de toelichting zijn de uitkomsten van nader archeologisch onderzoek opgenomen nabij de aanpassing van de Baronieweg. De conclusie uit het onderzoek is, dat er gericht onderzoek gedaan moet worden. Hierdoor moeten er proefsleuven gegraven worden voordat de ontwikkeling start óf moet er tijdens de uitvoering begeleiding plaatsvinden.

Gelet op de bescherming die archeologie geniet heeft archeologie ook de bestemmingen Waarde – Archeologie 1 en Waarde – Archeologie 2 gekregen. De onderzoeken zijn bijgevoegd bij het bestemmingsplan en de ruimtelijke onderbouwing voor de aanpassing van de kruising.

C. Flora- en fauna

Het blijkt dat het ecologisch onderzoek niet bij de stukken ter inzage heeft gelegen. Er zijn over dit onderdeel in het bestemmingsplan en het naar dit onderzoek zelf geen reacties ingediend. De onderzoeken zullen worden opgenomen in de bijlagen.

Hierbij was het volgende aan de orde:

- De bestaande watergang langs de Tinbergenlaan zou verbreed worden. In de watergang is de zeldzame Kleine Modderkruiper aangetroffen. Hiertoe moeten maatregelen genomen worden ter bescherming.
- Langs de Parallelweg en langs de Tinbergenlaan zouden bomen worden gekapt i.v.m. met de bouwmogelijkheden en om waterberging te realiseren. De bomen langs de Parallelweg worden gebruikt als vliegroute voor vleermuizen. Deze vliegroutes zijn beschermd.

De (integrale) oplossing is gevonden door de bestaande watergang nabij de Tinbergenlaan niet te verbreden, maar een bestaande greppel direct langs de Baronieweg uit te diepen en te verbreden. Hierdoor is het kappen van bomen langs de watergang nabij de Tinbergenlaan niet nodig en zijn er geen speciale maatregelen nodig vanwege de modderkruiper.

De bomen langs de Parallelweg moeten nog steeds gekapt worden anders kan er niet gebouwd worden. Om toch een vliegroute te hebben wordt een nieuwe bomenrij direct aan de noordzijde langs de Baronieweg geplant.

In verband hiermee zal ontheffing worden aangevraagd op grond van de Flora- en faunawet. Hiervoor zal een procedure worden gevolgd, welke separaat loopt van de bestemmingsplanprocedure en de procedure voor het aanpassen van de kruising. De toelichting op het bestemmingsplan en de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning voor het aanpassen van de kruising zullen hierop aangepast worden.

D. Hoogtebepaling

In de regels en op de verbeelding (plankaart) van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen, dat de bouwhoogten 10 m mogen bedragen. Op de overlaytekening was de situering van de gebouwen en de ligging van het terrein opgenomen binnen het bestemmingsplan. Hierop is abusievelijk een hoogte van 8 m weergegeven. Niet duidelijk is waardoor de bouwhoogten op een verschillende manier opgenomen zijn. Deze tekening is echter geen onderdeel van de procedure van het bestemmingsplan. De maximale hoogte die bebouwd kan worden zal 10 m bedragen.

E. Aanpassing kruising, geluidsrapportage en luchtrapportage

Gebleken is, dat de berekening van de verkeersintensiteiten op de nieuwe kruising en toegangsweg niet correct is geweest. Er was bij de eerdere berekening rekening gehouden met toename van verkeer door bezoek aan het nieuwe bedrijventerrein incl. supermarkten, maar niet met de ontsluitingsfunctie voor Paardenveld. Om deze reden heeft er nieuw onderzoek plaatsgevonden naar de aanpassing van de kruising (lengte opstelstroken voor de verkeerslichten), onderzoek voor geluidhinder en luchtkwaliteit.

Dit heeft tot gevolg dat de opstelstroken voor de verkeerslichten langer zijn geworden. Dit betekent, dat de tekening voor de kruising bij een omgevingsvergunning aangepast wordt. Deze aanpassing past echter grotendeels nog steeds binnen het gebied voor de omgevingsvergunning dat in de inspraak is geweest. Gelijktijdig verandert de begrenzing van het bestemmingsplan ook in kleine mate. Het gaat hierbij om de bocht van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg, waar het verkeer afkomstig uit Paardenveld zich gelijk splitst. Eerder was hier nog een 'uitbolling' van de groenstrook zichtbaar.

Met het vorenstaande verandert de toelichting in het ontwerpbestemmingsplan en de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het aanpassen van de kruising.

Ook de geluidsrapportage verandert. Uit nieuw onderzoek blijkt, dat er sprake is van een reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder, waarbij 4 woningen gehinderd worden. Hiervoor zal een procedure hogere grenswaarde gevolgd worden. Daarnaast krijgt één woning als gevolg van de aanleg van de ontsluitingsweg een hogere geluidsbelasting. Ook hiervoor zal een procedure voor hogere grenswaarde gevolgd worden. Wij merken in dit verband op, dat als gevolg van de wegaanleg in verreweg de meeste onderzochte situaties de geluidsbelasting naar beneden gaat.

Wij zijn van mening, dat deze wijzigingen geen wezenlijke veranderingen in de nieuwe kruising en ontsluiting tot gevolg hebben. De noodzaak om tot aanleg over te gaan blijft onverkort aanwezig. In die afweging menen wij dat deze wijzigingen doorgevoerd moeten worden en ook de procedure voor ontheffing hogere grenswaarden gevolgd moet worden. Deze zal in de coördinatieprocedure en bij de procedure voor de omgevingsvergunning voor de aanpassing van de kruising doorlopen worden.

F. Aanpassing watergang tussen Baronieweg en Tinbergenlaan

Zie hiervoor onder C. De tekening voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het aanpassen van de kruising zal hierop aangepast worden.

G. Bedrijfsactiviteiten

In het voorontwerpbestemmingsplan is geen staat van inrichtingen van bedrijfsactiviteiten bijgevoegd. Deze is alsnog als bijlage opgenomen bij de regels.

De ontwikkelaar HBC heeft verzocht om ook een restaurant mogelijk te maken. Een restaurant is niet ongebruikelijk op een bedrijventerrein. Wij menen daarom, dat wij hierin kunnen meewerken. Wel zal er zorggedragen moeten worden voor normatief voldoende parkeergelegenheid. In de regels en de toelichting zullen hiervoor bepalingen worden opgenomen.