

bestemmingsplan
Panoven-Baronieweg,
IJsselstein
Gemeente IJsselstein



Planstatus: vastgesteld

Plan identificatie: NL.IMRO.0353.201409BPPovenBaron-Va01

Datum: 2015-07-02

Contactpersoon Buro SRO: Jos van der Mark

Kenmerk Buro SRO: SR140180

Opdrachtgever: Gemeente IJsselstein

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232281
Rabobank rekeningnummer: 1421.54.024 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Ligging.....	5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen.....	6
1.4 Voorgeschiedenis	9
1.5 Leeswijzer	9
2 Beleid	10
2.1 Rijksbeleid	10
2.2 Provinciaal beleid	13
2.3 Regionaal beleid.....	16
2.4 Gemeentelijk beleid	17
3 Ladder van Duurzame verstedelijking	23
3.1 Algemeen kader.....	23
3.2 Toepassing van de Ladder op detailhandel	24
3.3 Toepassing van de Ladder op bedrijvigheid en kantoren.....	33
3.4 Eindconclusie.....	37
4 Planbeschrijving	38
4.1 Bestaande situatie	38
4.2 Toekomstige situatie	41
5 Milieu- en omgevingsaspecten	49
5.1 Bodem.....	49
5.2 Flora en fauna.....	50
5.3 Bedrijven en milieuzonering.....	53
5.4 Geluid	55
5.5 Luchtkwaliteit.....	63
5.6 Externe veiligheid	64
5.7 Water.....	66
5.8 Archeologie	74
5.9 Verkeer en parkeren.....	77
5.10 Kabels en leidingen.....	80
6 Juridische planbeschrijving.....	81
6.1 Algemeen	81
6.2 Dit bestemmingsplan	83
7 Economische uitvoerbaarheid	86
8 Procedure	87
Voetnoten.....	88

Bijlagen:

- Bijlage 1: Supermarktstructuur IJsselstein, januari 2015
- Bijlage 2: Verificatie bodemonderzoek, april 2009
- Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek, juni 2013
- Bijlage 4: Quick scan flora en fauna
- Bijlage 5: Nader onderzoek vleermuizen
- Bijlage 6: Activiteitenplan IJsselstein - Panoven
- Bijlage 7: Akoestisch onderzoek bedrijven, februari 2015
- Bijlage 8: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, februari 2015
- Bijlage 9: Luchtkwaliteitsonderzoek, februari 2015
- Bijlage 10: Notitie waterhuishouding
- Bijlage 11: Archeologisch onderzoek, april 2013
- Bijlage 12: Archeologisch onderzoek, juni 2013
- Bijlage 13: Nota beoordeling inspraak- en vooroverlegreacties

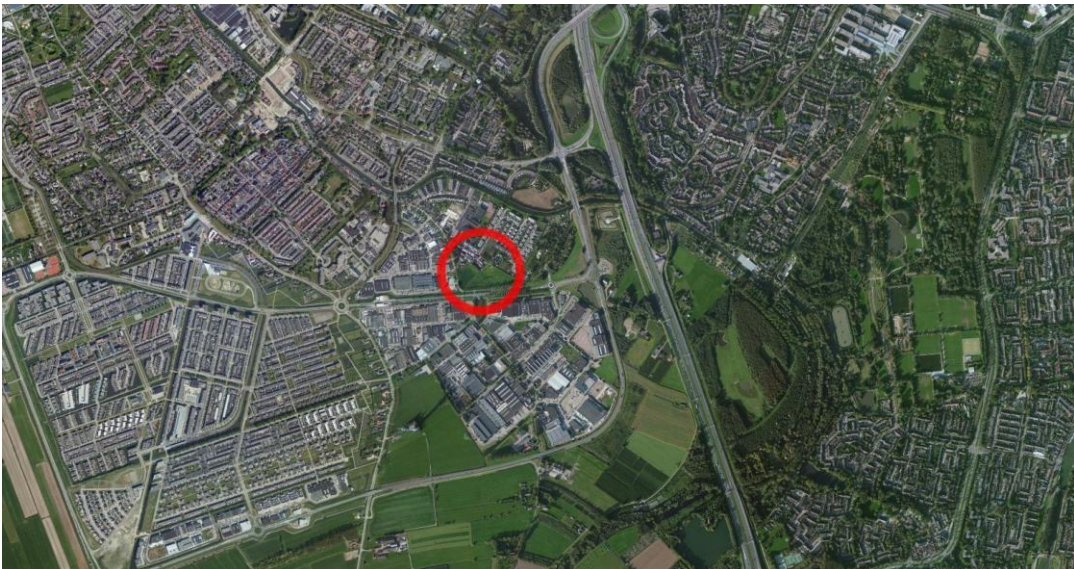
1 Inleiding

1.1 Algemeen

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

1.2 Ligging

Het plangebied ligt aan de oostkant van de bebouwde kom van IJsselstein en wordt doorsneden door de Baronieweg. Het omvat het gebied ten noorden van de Baronieweg, dat op dit moment nog onbebouwd is, alsmede de Baronieweg zelf en directe omgeving. Op onderstaande afbeelding is het plangebied globaal aangegeven.



Globale ligging van het plangebied (Bron luchtfoto: Google Earth)

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

Het voorliggende plan voorziet in een nieuwe ontsluiting vanaf de Baronieweg, ter hoogte van de Nijverheidsweg. Hiervoor zijn de nodige infrastructurele ingrepen nodig zowel aan de Baronieweg zelf als in de directe omgeving van de Baronieweg. De ligging van het plangebied is op onderstaande luchtfoto zo goed mogelijk aangegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is op de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



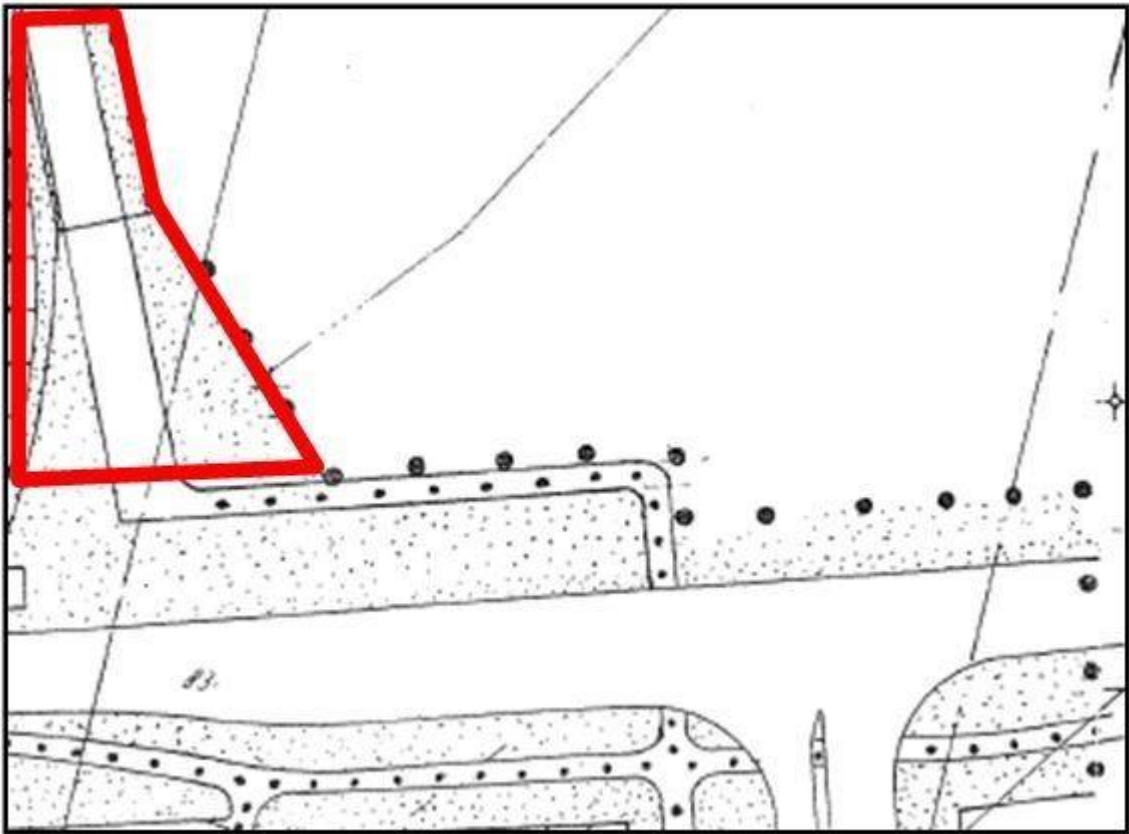
Globale begrenzing plangebied (bron: Google Earth)

De begrenzing van dit bestemmingsplan is op de tekening rood omkaderd. Binnen het gebied ten noorden van de Baronieweg zijn diverse nieuwe stedelijke ontwikkelingen geprojecteerd. Er zullen echter ook infrastructurele aanpassingen aan de Baronieweg zelf gepleegd moeten worden om het plangebied bereikbaar te maken vanaf de Baronieweg en langs de Baronieweg een nieuwe watergang te kunnen realiseren.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

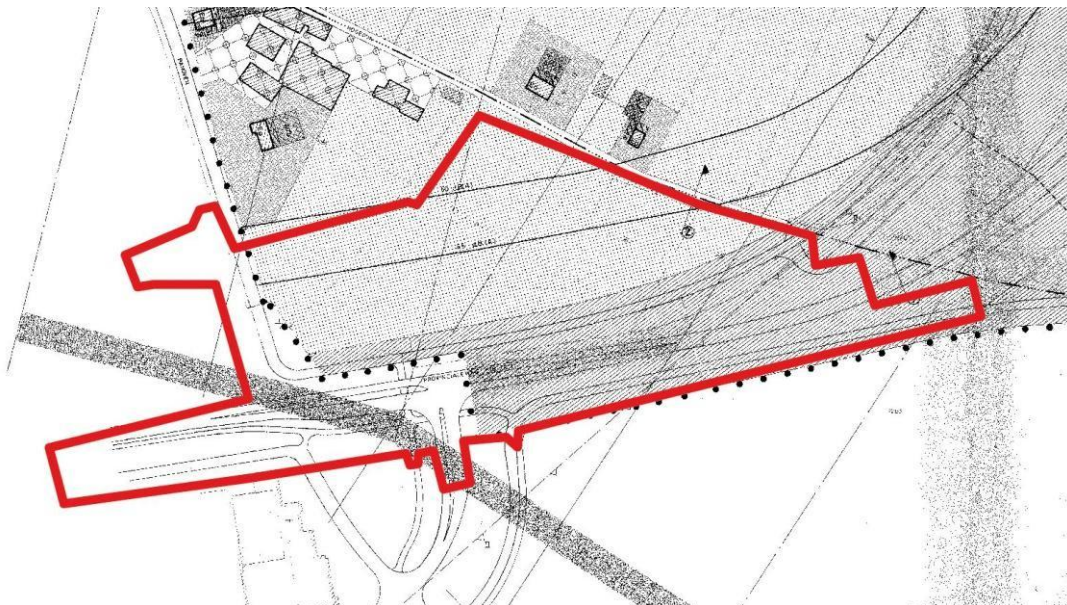
Op dit moment gelden in het plangebied de bestemmingsplannen 'Paardenveld', 'Panoven' en 'IJsselstein Zuidoost'.

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



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

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



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

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



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

De voorgenomen plannen om twee supermarkten en overige bedrijvigheid in het plangebied te realiseren passen niet binnen de geldende bestemmingen. Hierbij gaat het hoofdzakelijk om het feit dat het grootste gedeelte van het plangebied ten noorden van de Baronieweg op dit moment is bestemd als 'agrarisch productiegebied'. Binnen deze bestemming is de realisatie van bedrijven niet mogelijk.

Ook de infrastructurele aanpassingen aan de Baronieweg, inclusief de nieuwe aansluiting zijn slechts ten dele mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. Met name de geplande nieuwe uitvoegstroken kunnen niet gerealiseerd worden op basis van het vigerende bestemmingsplan. Derhalve is een herziening van de geldende bestemmingsplannen noodzakelijk. Onderhavig plan voorziet hierin.

1.4 Voorgeschiedenis

In een eerder stadium is ten behoeve van de geplande ontwikkeling ten noorden van de Baronieweg al een bestemmingsplan in procedure gebracht (bestemmingsplan “Panoven-Hogedijk, IJsselstein”). Tegelijkertijd is toen ten behoeve van de infrastructurele aanpassingen aan de Baronieweg en omgeving een ruimtelijke onderbouwing opgesteld (“Kruising Baronieweg-Nijverheidsweg”). Op 25 juni 2014 is een omgevingsvergunning verleend ten behoeve van de reconstructie van de kruising en bijbehorende werkzaamheden. Op basis hiervan zijn de werkzaamheden ook daadwerkelijk gestart. Echter, op 5 november 2014 heeft de Rechtbank Midden Nederland naar aanleiding van ingediende zienswijzen de verleende omgevingsvergunning vernietigd en een voorlopige voorziening getroffen. Op basis hiervan zijn de werkzaamheden toen kort daarna stilgelegd. De Rechtbank heeft aangegeven, dat het knippen van het plangebied (deels bestemmingsplan en deels omgevingsvergunning) in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, aangezien de ontwikkelingen, die mogelijk zijn op basis van deze twee plannen zodanig met elkaar samenhangen, dat ze in één plan opgenomen dienen te worden. Besloten is toen niet over te gaan tot vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan “Panoven-Hogedijk, IJsselstein”. In plaats daarvan is besloten de beide ontwikkelingen nu alsnog in één bestemmingsplan op te nemen. Hierin voorziet het voorliggende bestemmingsplan “Panoven-Baronieweg”.

1.5 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan moet voldoen. Hoofdstuk 3 gaat specifiek in op de Ladder van Duurzame verstedelijking. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 4) beschrijft de bestaande en toekomstige situatie. Hoofdstuk 5 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (Hoofdstuk 6), de economische uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 7) en het gevoerde overleg en de inspraak op het plan (Hoofdstuk 8).

2 Beleid

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda 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, instand houden 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 instand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
3. Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

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

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

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

Toetsing

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

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van

gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

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

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

Toetsing

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

2.1.3 Ladder van duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en vierde lid)

Op 1 oktober is het 'Besluit van 28 augustus 2012, houdende wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in verband met de toevoeging van enkele onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang' (Stb. 2012, nr. 388) in werking getreden. Door dit wijzigingsbesluit is ook het Bro aangepast. In artikel 3.1.6 is het tweede lid toegevoegd. Dit lid heeft betrekking op de ladder voor duurzame verstedelijking en luidt als volgt:

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

- *er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- *indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen*

het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;

- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld".*

De "Ladder van duurzame verstedelijking" is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder andere bestemmingsplannen de treden van de ladder moeten worden doorlopen. Het doel van de Ladder van duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder van duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Vrij vertaald kent de ladder dus drie treden die achter elkaar worden doorlopen:

1. Is er een regionale behoefte?;
2. Is (een deel van) de nieuwe stedelijke ontwikkeling op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?;
3. Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.

Voor zover moet worden vastgesteld dat de stedelijke ontwikkeling niet in bestaand stedelijk gebied plaatsvindt dient trede 3 van de ladder doorlopen te worden.

In Hoofdstuk 3 wordt specifiek ingegaan op de Ladder van Duurzame verstedelijking. Daarbij wordt aandacht geschonken aan de toepassing van de Ladder op de detailhandel en op de bedrijvigheid en kantoren.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie

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

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

De PRS richt zich op de volgende drie pijlers:

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

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

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

Door beperking van de ontwikkeling van nieuw winkelvloeroppervlak en de transformatie van bestaande centra blijft de markt voor detailhandelsvoorzieningen gezond en toekomstgericht.

Het accent van het provinciaal beleid omtrent bedrijventerreinen ligt bij de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen door de aanpak van private kavels en/of lege delen van terreinen. Door de structureel leegstaande bebouwing en restkavels aan te pakken kan er een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de kwaliteitsverbetering van de Utrechtse bedrijventerreinen. Het stedelijk programma van IJsselstein omtrent bedrijventerreinen voorziet in de realisering van 8,5 hectare netto nieuw bedrijventerrein in het stedelijk gebied, te weten 7 hectare op de A2locatie en 1,5 hectare als uitbreiding van het bedrijventerrein Panoven.

Toetsing

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. Meerdere bedrijven, waaronder lokaal gevestigde bedrijven, hebben zich als geïnteresseerde gemeld.

Daarnaast heeft onderzoek uitgewezen dat er een actuele vraag bestaat naar supermarktvestigingen en overige bedrijvigheid. Hiermee passen de plannen binnen het beleid van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. De herinrichting van de verkeersstructuur 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.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

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

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

Toetsing

Ten noorden van de Baronieweg 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;
- herstructurering van het bestaande bedrijventerrein Lagendijk, waarvoor de provincie Utrecht een aanzienlijke bijdrage levert (herstructurering is inmiddels voltooid)

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.

2.2.3 Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017

In november 2014 heeft de provincie Utrecht het ontwerp gepubliceerd van de Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017.

In hoofdstuk 3 (Ladder van Duurzame verstedelijking) wordt nader ingegaan op de inhoud van deze Thematische Structuurvisie Kantoren.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionaal StructuurPlan 2005-2015

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

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

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

Toetsing

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

2.3.2 Regionaal convenant bedrijventerreinen Regio Utrecht-West

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

In het volgende hoofdstuk (Ladder van Duurzame verstedelijking) wordt nader ingegaan op de inhoud van het Regionaal convenant bedrijventerrein Regio Utrecht-West.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie (2003)

Op 3 juli 2003 heeft de gemeenteraad van IJsselstein de structuurvisie 'Kwaliteit met karakter' vastgesteld. In deze visie is beschreven hoe de gemeente IJsselstein over 10 tot 15 jaar invulling geeft aan werken, wonen, recreatie en natuur.

De visie is gericht op het versterken van kwaliteit en karakter door te streven naar zorgvuldig ruimtegebruik en duurzame ruimtelijke kwaliteit. Een belangrijk uitgangspunt van de visie is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van woon- en bedrijfsgebieden. In de structuurvisie staan de volgende doelstellingen centraal:

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

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

Toetsing

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

2.4.2 Toekomstvisie (2010)

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

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

De stedelijke economie functioneert momenteel goed en is de motor voor allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. Om deze motor draaiende te houden, is het noodzakelijk te blijven investeren in versterken van bestaande economische kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. De gemeente IJsselstein zet in op vitaliteit, aantrekkelijkheid en leefbaarheid. Dit wordt geambieerd door de bestaande kwaliteiten van de stad te versterken. De kracht van de economie van IJsselstein ligt in een combinatie van verschillende zaken.

Dit alles is terug te brengen tot drie kernkwaliteiten:

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

De komende tien jaar richt IJsselstein zich op behoud en bovenal versterking (betere benutting) van deze drie kernkwaliteiten. Daarnaast is een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte bij ruimtedruk van belang.

Kansen voor een betere benutting van ruimte dienen zich aan bij de herinrichting van bedrijventerreinen. En ook door slimme functiecombinaties kan de schaarse ruimte beter benut worden. De voorzieningenstructuur wordt gezien als 'het cement van de stad'. IJsselstein heeft een goed voorzieningenaanbod en de gemeente ondersteunt dit voorzieningenaanbod. Bij commerciële voorzieningen zorgt de gemeente onder andere voor een aantrekkelijke kwaliteit van de openbare ruimte.

Toetsing

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

2.4.3 Integraal beheer kwaliteitplan (2011)

Het Integraal beheer kwaliteitplan 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 beheer kwaliteitplan 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.

2.4.4 Parkeerbeleidsplan IJsselstein

Het parkeerbeleidsplan 2007 bevat een leidraad op basis waarvan de komende jaren parkeervraagstukken moeten worden opgelost. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden en doelgroepen. Binnen de woonwijken buiten het centrum is de parkeerdruk niet zodanig dat extra parkeervoorzieningen noodzakelijk zijn. Het parkeren op eigen terrein dient wel te worden gestimuleerd. Voor de bedrijventerreinen dienen er stroken te worden aangewezen waar vrachtwagens mogen parkeren. Eventueel zal extra parkeerruimte buiten de bedrijventerreinen uitkomst moeten bieden.

Toetsing

Binnen het plangebied wordt voldoende parkeergelegenheid gecreëerd voor de supermarkten en overige bedrijvigheid. De parkeerplaatsen worden aan de achterzijde van de bebouwing gerealiseerd, zodat er vanaf de Baronieweg geen zicht op bestaat. Voor het vrachtverkeer wordt gezorgd voor een aparte toegangsroute, via welke de bevoorrading van de supermarkten plaatsvindt. Zie ook paragraaf 5.9.2. waarin nader op het parkeren wordt ingegaan.

2.4.5 Groenstructuurplan 2020 'Groen met karakter'

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

Toetsing

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

2.4.6 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, waardoor de verkeersdruk op deze weg verlicht wordt. Daarnaast zal de Parallelweg niet langer als ontsluitingsweg van het gebied Paardenveld benut kunnen worden. De Baronnye zal op dezelfde wijze bereikbaar blijven.

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

Omdat de Parallelweg op dit moment een belangrijke rol vervult voor het langzame verkeer wordt er zorggedragen voor een nieuwe route voor fietsers. Naast de bevoorradersroute zal daarom een fietspad gerealiseerd worden, welke de verbinding zal vormen tussen de Parallelweg ter hoogte van de Maria Montessoristraat en de Panoven. Dit fietspad wordt 3,5 meter breed. Voor de goede orde: Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer niet ontsloten vanaf de zijde van de Maria

Montessoristraat. Aan die zijde is alleen een nooduitgang voorzien, die uitsluitend benut mag worden in geval van calamiteiten. Daarom zal er geen toename van verkeer plaatsvinden op de Maria Montessoristraat ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied Panoven-Hogedijk.

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

3 Ladder van Duurzame verstedelijking

3.1 Algemeen kader

Op 1 oktober is het 'Besluit van 28 augustus 2012, houdende wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in verband met de toevoeging van enkele onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang' (Stb. 2012, nr. 388) in werking getreden. Door dit wijzigingsbesluit is ook het Bro aangepast. In artikel 3.1.6 is het tweede lid toegevoegd. Dit lid heeft betrekking op de ladder voor duurzame verstedelijking en luidt als volgt:

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

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

De “Ladder van duurzame verstedelijking” is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder andere bestemmingsplannen de treden van de ladder moeten worden doorlopen. Het doel van de Ladder van duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder van duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Vrij vertaald kent de ladder dus drie treden die achter elkaar worden doorlopen:

1. Is er een regionale behoefte?;
2. Is (een deel van) de nieuwe stedelijke ontwikkeling op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?;
3. Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.

Voor zover moet worden vastgesteld dat de stedelijke ontwikkeling niet in bestaand stedelijk gebied plaatsvindt dient trede 3 van de ladder doorlopen te worden. Achtereenvolgens zal aandacht geschonken worden aan de toepassing van de Ladder op de detailhandel en op de bedrijvigheid en kantoren.

3.2 Toepassing van de Ladder op detailhandel

3.2.1 Aanleiding/ voorgeschiedenis

Het is de bedoeling dat zich op Panoven-Hogedijk een full-servicesupermarkt (PLUS) vestigt met een omvang van 1.800 m² BVO (bedrijfsvloeroppervlakte) én een discounter (ALDI) met een omvang van 1.200 m² BVO. Hiervoor zijn contracten gesloten. Planologisch is er in totaal 3.000 m² BVO voor supermarkten beschikbaar waarbij de omvang van één enkele supermarkt niet groter mag zijn dan 2000 m² BVO.

In het recente verleden zijn er diverse onderzoeken verricht, die betrekking hebben op de vraag, of er distributieve ruimte is voor de vestiging van supermarkten op de locatie Panoven naast een door ondernemers gewenste uitbreiding van het supermarktareaal in winkelcentrum de Clinckhoeff.

Door het aantal onderzoeken is de kans aanwezig, dat de lezer door de bomen het bos niet meer ziet. Met andere woorden: de behoefte aan een rapportage, waarin alles duidelijk op een rijtje gezet wordt, zonder dat men op de hoogte hoeft te zijn van de inhoud van eerdere rapporten, nam toe.

Hierin is nu voorzien door een rapportage, die uitgebracht is door Seinpost Adviesbureau B.V. in januari 2015, zie bijlage [\[1\]](#). Deze rapportage heeft betrekking op de supermarktstructuur in IJsselstein. In dit rapport is een distributie planologisch onderzoek opgenomen ter onderbouwing van de geplande detailhandel in het plangebied Panoven-Baronieweg. In het navolgende wordt vrij geciteerd uit dit rapport. Voor een volledige weergave van het rapport (inclusief alle voetnoten) wordt verwezen naar de bijlage.

3.2.2 Enkele woorden vooraf

Zoals gezegd bestaat de toetsing volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking uit 3 treden, waarbij in de eerst stap duidelijk moet worden gemaakt dat wordt voorzien in een concrete regionale behoefte en of de toevoeging van de nieuwe supermarkten leidt tot een duurzame ontvruchting . Hierbij vindt door het Distributieplanologisch onderzoek een kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling plaats.

In het onderzoek naar de regionale behoefte moeten de supermarktontwikkelingen in IJsselstein ook worden gezien in relatie tot de direct omliggende gemeenten. Supermarkten behoren tot de dagelijkse boodschappen die normaal gesproken zo dichtbij mogelijk worden gedaan. Praktisch gezien worden (wenselijke) reistijden van ca. 10 minuten aangehouden. Daarmee zijn gegevens uit de gemeenten Nieuwegein en Lopik ook van belang. Deze zijn daarom in het DPO meegenomen.

Voor alle duidelijkheid maakt Seinpost een kanttekening bij marktruimteberekeningen c.q. distributieplanologische onderzoeken: Een berekening van de marktruimte is een inschatting op grond van een aantal (realistische) parameters. Sommige parameters zijn goed te voorspellen (zoals de bevolkingsontwikkeling), andere aannames zijn afhankelijk van (maatschappelijke) ontwikkelingen en minder zeker (zoals de ontwikkeling van internetbestedingen en consumentengedrag) en sommige aannames zijn moeilijk te voorspellen vanwege de complexiteit aan externe factoren ervan (zoals de ontwikkeling van de economische situatie en consumptieve bestedingen).

Daarnaast zet schaalvergroting in de supermarktsector (los van de vraag of daar marktruimte voor is) zich onverminderd door. Supermarkten worden groter om beter aan de eisen van de consument (winkelbeleving, keuze, presentatie assortiment, etc.) te kunnen voldoen. Als er geen of weinig uitbreidingsruimte is en een supermarkt toch wordt uitgebreid, gaat dit ten koste van de vloerproductiviteit. Een berekening van de marktruimte moet daarom als richtinggevend worden gezien en niet als een volledig wetenschappelijk onderbouwde bewering.

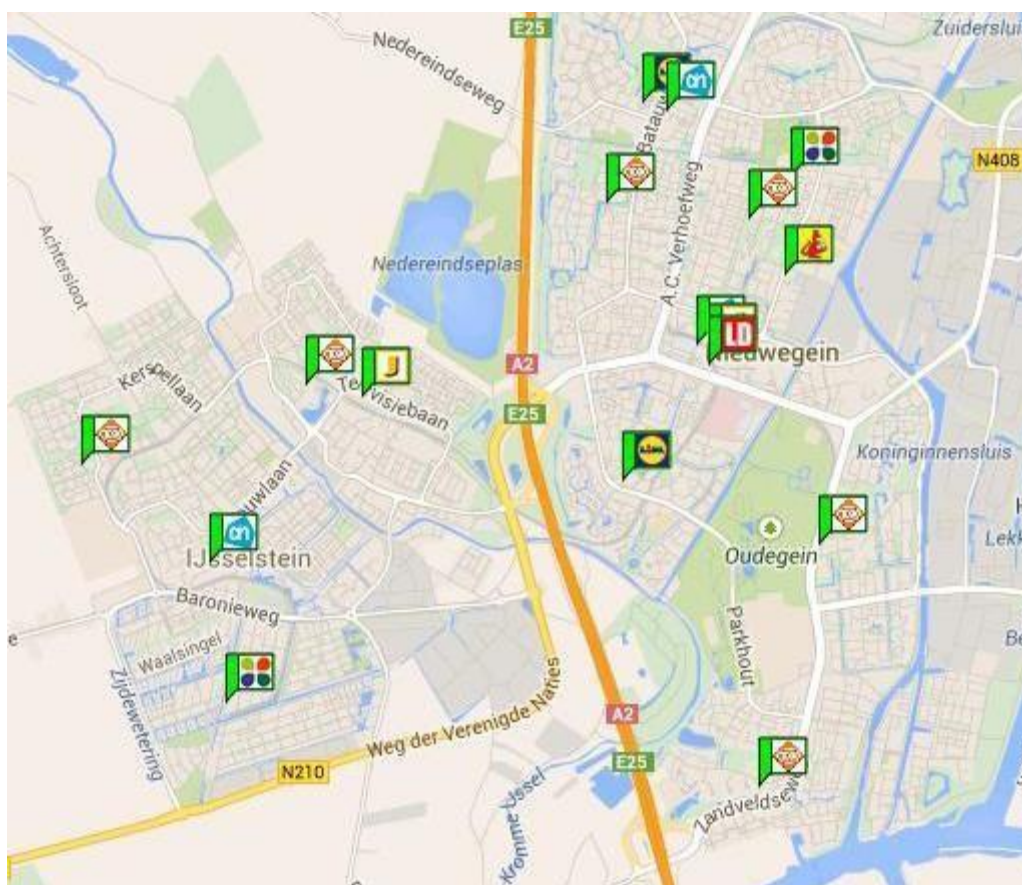
3.2.3 Distributieplanologisch onderzoek

3.2.3.1 Situatie IJsselstein

In IJsselstein zijn de volgende supermarkten met hun Winkelvloeroppervlakte (WVO) gevestigd:

1. C1000 De Biezen 11	865 m ² WVO
2. C1000 W.C. de Clinckhoeff 2	840 m ² WVO
3. Jumbo Televisiebaan 102	890 m ² WVO
4. AH Basiliekpad 4	1.400 m ² WVO
5. PLUS Praagsingel 62	915 m ² WVO
TOTAAL	4.910 m² WVO

Deze supermarkten zijn op onderstaande afbeelding aangegeven.



De gemeente heeft de eigenaren van Winkelcentrum de Clinckhoeff medewerking toegezegd voor uitbreiding van het winkelgebied. Voor de supermarktsector betekent dit dat een discounter mag worden toegevoegd met een omvang van maximaal 1000 m² BVO en de C1000 mag uitbreiden tot 1500 m² BVO. De supermarkten krijgen een maximale omvang van 2500 m² BVO (2000 m² WVO).

Over andere supermarkten in IJsselstein (dan deze en die van Panoven-Hogedijk) zijn geen plannen bekend en heeft de gemeente IJsselstein geen extra distributieve ruimte toegekend.

De leegstand in IJsselstein is erg laag. In IJsselstein staat 781 m² WVO leeg, terwijl gemiddeld in plaatsen tussen 30.000-50.000 inwoners de leegstand 10.215 m² WVO beslaat.

3.2.3.2 Uitgangspunten

3.2.3.2.1 Tijdsperiode

De uitbreidingsruimte voor supermarkten in een DPO heeft betrekking op de toekomstige situatie. In het onderstaande motiveert Seinpost vanuit het lange termijnperspectief (5 tot 10 jaar). Immers, investeringen die ondernemers plegen in de uitbreiding/verplaatsing/nieuwbouw van een supermarkt hebben betrekking op een langere periode.

3.2.3.2.2 Oppervlakte

De verhouding in metrage BVO (bedrijfsvloeroppervlakte) t.o.v. WVO (winkelvloeroppervlakte) is ongeveer 100:80. Alle berekeningen worden gemaakt in WVO. Daarom zijn de maximaal toegestane metrages in de Clinckhoeff straks 800 m² WVO voor de discounter en 1.200 m² WVO voor de C1000. Deze cijfers worden meegenomen in het onderzoek.

3.2.3.2.3 Vloerproductiviteit

De belangrijkste is de vloerproductiviteit die Seinpost voor de toekomst lager becijfert en daarbij uitgaat van het landelijk gemiddelde voor IJsselstein. Het huurprijsniveau is een indicatie voor de noodzakelijke vloerproductiviteit. De vloerproductiviteit die Seinpost gebruikt, wordt algemeen landelijk vaak zo gehanteerd en komt nog gedeeltelijk voort uit de bron van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD). Sinds 2013 worden deze cijfers door het HBD niet meer bijgehouden en dienen wij ons te baseren op andere bronnen zoals het CBS, de banken en andere organisaties zoals Distrifood en Deloitte.

De vloerproductiviteit van supermarkten is sinds 2011 landelijk licht gestegen tot € 8.100,- per m² WVO per jaar (bron HBD). Uit de factsheet van het koopstromenonderzoek blijkt dat men voor IJsselstein een vloerproductiviteit in de dagelijkse sector berekent van € 9.889,- per m² WVO per jaar. Dat is erg hoog, volgens de opstellers van de rapportage over het koopstromenonderzoek zo'n 28% hoger dan in vergelijkbare situaties. Het aantal m² WVO per inwoner is in IJsselstein volgens de opstellers dan ook erg laag: 224 m² WVO per inwoner (bijna 31% lager). De plannen voor winkelcentrum de Clinckhoeff en Panoven zullen dit tekort (in grote mate) corrigeren. Seinpost gaat er derhalve van uit dat de erg hoge vloerproductiviteit zal dalen naar het landelijke gemiddelde. In aanvang zal het wellicht nog iets lager liggen omdat de consument (ook van buiten IJsselstein) zijn weg naar de nieuwe supermarkten zal moeten weten te vinden.

3.2.3.2.4 Inwoners

Het inwoneraantal is van groot belang voor het draagvlak van supermarkten. De meeste mensen doen de boodschappen zo dichtbij mogelijk. Volgens het CBS (bron CBS statLine, oktober 2011) zal het inwonertal van IJsselstein in de komende jaren dalen van 33.800 inwoners in 2013 tot ca. 32.000 inwoners in 2023. Tot 2012 was er nog een groei.

Tegenover de prognose van het CBS uit 2011 staat het gegeven dat in IJsselstein tot en met 2020, volgens het gemeentelijke woningbouwprogramma, 482 woningen worden gerealiseerd. Bij een gemiddelde woningbezetting van 2,2 personen betekent dit ongeveer 1060 extra inwoners. Maar er zal in IJsselstein ook sprake zijn van gezinsverdunding (en een lagere woningbezetting). Het CBS geeft aan dat IJsselstein per 1 mei 2013 34.214 inwoners telde (400 meer dan de prognose uit 2011). Seinpost gaat al met al in haar berekeningen uit van een iets hoger aantal inwoners dan zij destijds (2011) verwachtten voor 2020: ongeveer 34.000 (ca. 214 minder dan nu het geval is). Het besteedbaar inkomen per persoon in IJsselstein is volgens het CBS €15.600. Het landelijk gemiddelde is €14.800.

Seinpost houdt rekening met een correctie van 0,25 vanwege elasticiteit, dus de inkomenscorrectie bedraagt $5\% \times 0,25 = 1,25\%$.

3.2.3.2.5 Kooporiëntatie

Seinpost berekent binnen het dagelijks assortiment de verdeling tussen het supermarktaandeel en andere aanbieders door dagelijkse bestedingen toe te rekenen aan winkels in levensmiddelen (supermarkten en versspecialisten) en drogisterijen (op basis van HBD-gegevens). Dit is de kooporiëntatie. Op basis van deze uitgangspunten bedragen de bestedingen landelijk bij supermarkten jaarlijks € 1.890,- excl. BTW per hoofd van de bevolking. In dit getal is verdisconteerd dat er 1% wordt besteed via internet¹¹. Dat zijn puur de consumentenbestedingen, zonder de bestedingen door bedrijven. Indien die wel worden gehanteerd liggen de bestedingen € 1.920,- excl. BTW per hoofd.

Het internetkanaal is lastig precies in te schatten op de consequenties. Dat heeft te maken met twee aspecten. Op de eerste plaats is het de vraag hoe de consument dit kanaal in de komende jaren steeds meer gaat vinden. Maar op de tweede plaats is het zo dat ook gevestigde fysieke formules dit kanaal steeds meer gaan gebruiken. De vraag is dan of de consument de aankopen laten thuis bezorgen of toch afhaalt in de winkel (zodat dit toch leidt tot winkelbezoek) of op een pick-up point (hierbij is van belang wat de gemeente hierbij toelaat). Bovendien laten de grote pure internetwinkels nog steeds verlies zien, hoe lang houden ze dat vol. In de huidige getallen is het internetaandeel verdisconteerd (door het ophogen met een percentage van ca. 2% t.o.v. de huidige situatie).

3.2.3.2.6 Koopkrachtbinding en toevloeiing

Er is meer recente informatie beschikbaar over de koopkrachtbinding en toevloeiing. Deze is afkomstig uit het koopstromenonderzoek Randstad 2011. Uit de factsheet IJsselstein blijkt dat de binding in IJsselstein gemiddeld is voor gemeenten van vergelijkbare omvang en ligging (82%), er afvloeiing is naar Utrecht (5%) en Nieuwegein (8%), en toevloeiing uit met name Lopik. De toevloeiing wordt berekend op 8%. De binding vertoont een dalende tendens t.o.v. van het eerdere koopstromenonderzoek uit 2004 en de toevloeiing een stijgende. Dit sluit aan bij landelijke ontwikkelingen.

De bestaande koopkracht is dus berekend op 82%. Er zijn echter goede mogelijkheden om dit getal te verhogen. Er ontbreekt immers het segment van de discounters. Het is aannemelijk dat de toevoeging van 2 discounters in IJsselstein (Panoven en de Clinckhoeff) behalve tot een verschuiving binnen de aankoopkanalen van de supermarkten in IJsselstein, ook tot een verhoging van de totale koopkrachtbinding in de dagelijkse sector zal leiden. Daarom handhaaft Seinpost haar eerdere prognose dat de koopkrachtbinding zal stijgen tot ca. 90%.

Ook de toevloeiing zal door de komst van discounters toenemen. Seinpost denkt, dat dit vooral uit de richting van Lopik afkomstig zal zijn. De afstand tot Panoven vanuit Lopik is ca. 11km, en vanuit Benschop ca. 5km.

Gemiddeld is de koopkrachttoevloeiing in plaatsen zoals IJsselstein ongeveer 17%. De gemeten toevloeiing ligt echter lager. De gemeente Lopik telt 13.936 inwoners. De grootste kern in de gemeente is Lopik met ongeveer 5.500 inwoners (bron: CBS). De afvloeiing van die gemeente naar IJsselstein is ongeveer 11% (Koopstromenonderzoek Randstad 2011). Er zijn twee supermarkten: Benschop en Lopik hebben beide een PLUS. Het discountaanbod ontbreekt volledig. Indien zich discounters vestigen in IJsselstein op relatief korte afstand van Lopik (ca. 6-10 km) dan is het logisch dat consumenten van de gemeente Lopik hiervan (ook) gebruik gaan maken. Het alternatief is de Lidl in Schoonhoven. De toevloeiing uit Lopik zou volgens deze redenering kunnen verhogen van 5% tot ongeveer 8%. De totale toevloeiing naar IJsselstein in de dagelijkse sector komt daarmee uit op ca. 11 tot 12%.

3.2.4 Berekeningen

In september 2013 is de draagvlakberekening geactualiseerd. Er is daarbij gebruik gemaakt van de meest actuele gegevens. Deze berekening is opnieuw geactualiseerd met gegevens uit 2014 over de bestedingen bij supermarkten en de vloerproductiviteit van supermarkten. In deze berekeningen wordt uitgegaan van cijfers exclusief BTW. De geactualiseerde berekening staat hieronder.

3.2.4.1 Uitgangspunten draagvlakberekening 2020

Bevolkingsomvang	34.000
Gemiddeld inkomen	105% t.o.v. landelijk gemiddelde
Bestedingen dagelijkse sector per hoofd	€1.890 (excl. BTW)
Koopkrachtbinding	90%
Extra bestedingen internet	1%
Koopkrachttoevloeiing	11-12%
Vloerproductiviteit supermarkten	€8.100 (excl. BTW)
Berekend vloeroppervlak	8.041 – 8.132 m ² WVO
Aanwezig vloeroppervlak	4.910 m ² WVO
Saldo uitbreidingsruimte	3.131 – 3.222 m ² WVO
Metrage 2 discounters niet dagelijks	350 m ² WVO

Het discount-segment behaalt volgens gegevens uit medio 2014 een substantieel marktaandeel (ca. 16,%) in de supermarktsector. De verwachting is dat dit aandeel nog enigszins zal toenemen. Seinpost houdt bij discounters als de ALDI en LIDL rekening met een non-food aandeel in de discountsupermarkten van 150 - 200 m² WVO, dat niet gerekend kan worden tot de hoogfrequent non-food behorend tot de dagelijkse sector. Dit metrage vormt daarom geen onderdeel van het DPO, omdat in het DPO alleen is gerekend met bestedingen in de dagelijkse sector. De planvorming van de discountsupermarkten wordt daarom wat betreft metrages met dit deel verlaagd.

Uit al deze aannames berekent Seinpost op basis van het Seinpost-draagvlakmodel (waarin alle parameters zijn verdisconteerd) voor IJsselstein een distributieve ruimte voor supermarkten van ca. 8.100 m² WVO voor het jaar 2020. Er is thans 4.910 m² WVO aanwezig.

Er resteert volgens deze berekening ca. 3.200 m² WVO uitbreidingsruimte voor supermarkten (inclusief de metrages niet-dagelijks bij twee discounters ca. 3.550 m² WVO).

De plannen in Panoven betreffen voor de PLUS 1800 m² BVO (1.500 m² WVO) en voor de ALDI 1.200 m² BVO (1.000 m² WVO, waarvan 825 m² WVO dagelijks). De totale uitbreiding in Panoven behelst in de dagelijkse sector (supermarkten) derhalve ca. 2.325 m² WVO. In de Clinckhoeff zijn plannen voor uitbreiding van de C1000 tot 1.500 m² BVO (1.200 m² WVO, thans 840 m² WVO) en een discounter van 1.000 m² BVO (800 m² WVO). Ook hier is straks ongeveer 150 -200 m² WVO niet-dagelijks in de discounter aanwezig. In totaal beslaat de uitbreiding hier derhalve in supermarktmeters voor dagelijkse artikelen ca. 1.000 m² WVO.

Opgeteld betreft het een uitbreiding aan oppervlak supermarkten (dagelijks assortiment) van ca. 3.325 m² WVO. Dit is iets hoger dan de berekende uitbreidingsruimte (ca. 3.200 m² WVO) , maar valt binnen de foutmarges. Deze conclusie sluit aan bij de uitkomsten van de berekeningen uit 2011 en 2013. Bovendien is nu ook het internetkanaal (inclusief een lichte groei) meegenomen.

3.2.5 Leegstand in IJsselstein, Nieuwegein en Lopik

In de afwegingen in het kader van een goed ruimtelijke ordening staat de vraag of de (leefbaarheids)situatie voor de consumenten in IJsselstein afneemt met de komst van twee supermarkten (PLUS en ALDI). In een DPO wordt berekend in hoeverre eventueel overcapaciteit aan detailhandel aan de orde is. In het geval dat overcapaciteit aan detailhandel dreigt, is het relevant in hoeverre een toename van leegstand (op basis van een ontworpen voorzieningsstructuur) gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat. Het gaat hierbij dus niet om afwegingen op basis van concurrentieverhoudingen.

Er is medio 2014 op basis van gegevens van Locatus een inventarisatie gemaakt t.a.v. de leegstand in zowel IJsselstein als Nieuwegein en vergeleken met de categorie waartoe de beide steden behoren:

	IJsselstein	30.000-50.000 inwoners	Nieuwegein	50.000-100.000 inwoners
Leegstand in m ² WVO	781	10.215	8.736	20.607

De conclusie die hieruit te trekken is, luidt:

IJsselstein heeft in metrage erg weinig leegstand, deze bestaat uit frictieleegstand en is eigenlijk te verwaarlozen. Er is geen leegstaand winkelpand dat voor supermarktontwikkeling in aanmerking komt. Vaak wordt ook gekeken naar de leegstand in verkooppunten (Locatus geeft hier regelmatig berichtgeving over).

Dit is vanwege het feit dat vaak de bestemming breed is en dat in een pand dat destijds dienstverlening huisvestte ook detailhandel zou kunnen worden ondergebracht. Wat betreft het aantal verkooppunten heeft IJsselstein er volgens Locatus 10 leeg staan, dit is ruim 3% van het aantal panden. In referentiegemeenten bedraagt het percentage gemiddeld liefst bijna 9%.

Ook Nieuwegein heeft betrekkelijk weinig leegstand.

Nieuwegein heeft in 2010 een detailhandelsvisie opgesteld en daaruit bleek dat Nieuwegein qua bewinkeling met de uitbreiding van de binnenstad de behoefte van haar inwoners wel is afgedekt. Hoewel de beide steden betrekkelijk dicht bij elkaar liggen worden ze gescheiden door de A12. Dit is een belangrijke barrière, zeker voor het doen van de dagelijkse boodschappen. De consument doet deze het liefst in de eigen woonomgeving. De afvloeiing naar Nieuwegein en toevloeiing uit Nieuwegein zijn beide meegenomen door gebruik te maken van de factsheets uit het Koopstromenonderzoek Randstad 2011. In Nieuwegein is een aanbod van 13.759 m² WVO aan landelijke supermarktketens. Meest recentelijk is er een Dirk van den Broek toegevoegd. Op basis van de gegevens van het Koopstromenonderzoek Randstad (koopkrachtbinding 88% en koopkrachttoevloeiing 14%), landelijke normen voor de vloerproductiviteit van supermarkten en het huidige inwoneraantal van 61.017 (Bron CBS 1 januari 2014) is er volgens Seinpost distributieve ruimte voor supermarkten in Nieuwegein ter grootte van ca. 14.600 m² WVO. Dit is ruim 800 m² WVO groter dan er thans is gevestigd. En dan is er nog geen rekening gehouden met de metrages niet dagelijks bij de Lidlwinkels.

Als de toevloeiing iets vermindert omdat de consument in IJsselstein zijn aankopen bij de discountsupermarkt kan doen, resteert er nog steeds voldoende berekend metrage. De toevloeiing vermindert voor IJsselstein met ca. 20% (omgerekend in metrage maximaal ca. 400 m² WVO). In IJsselstein is overigens het discountaanbod (met twee discounters) relatief gezien niet hoog. Het bestaande aanbod heeft dus meer dan voldoende draagvlak.

De gemeente Lopik heeft 1.341 m² WVO leegstaan. In vergelijkbare gemeenten bedraagt dit 1.713 m² WVO (tussen 7.500 en 10.000 inwoners) en 3.312 m² WVO (tussen 10.000 en 15.000 inwoners). De conclusie is dat de leegstand ruim onder het gemiddelde ligt. De berekeningen betreffen bovendien een aanbod dat zich niet in Lopik bevindt. Er is, zoals eerder is uitgelegd in deze rapportage, sprake van een gewijzigde geografische oriëntatie wat betreft de afvloeiing naar discounters. De tweede supermarktformule op Panoven-Hogedijk is een PLUS. Deze formule is ook aanwezig in de kernen Lopik en Benschop. Er is daarom geen reden naar IJsselstein te rijden voor deze formule. De conclusie is derhalve dat voor het aanbod in de gemeente Lopik zelf de planvorming op Panoven-Hogedijk geen of nauwelijks invloed heeft en dus ook niet voor de leegstand.

3.2.6 Maximaal planologische invulling

Seinpost is in haar rapportage ook ingegaan op de vraag welke gevolgen de vestiging van twee discounters of twee full-servicesupermarkten in het plangebied Panoven zou hebben. Een dergelijke invulling is theoretisch mogelijk op basis van het bestemmingsplan.

Seinpost belicht deze twee situaties vanuit verschillende standpunten en concludeert uiteindelijk het volgende:

- Indien ALDI en Lidl zich theoretisch gezien beide zouden vestigen op Panoven-Hogedijk dan valt de distributieve planologische ruimte voor IJsselstein iets voordeliger uit. Het gehanteerde cijfer voor de vloerproductiviteit is hetzelfde, doch de omzetclaim neemt toe. Immers er is iets meer distributieve ruimte vanwege een breder aanbod aan formules en de in te nemen metrage supermarktruimte dagelijks neemt wat af (kleinere winkel een aandeel niet dagelijks). Er resteert derhalve dus ook theoretisch gezien meer ruimte voor de overige supermarkten. Het voorzieningenniveau blijft dus gelijk of neemt zelfs in kwaliteit (meer soorten aanbieders) iets toe. Er is dus geen reden om te verwachten dat elders in IJsselstein leegstand ontstaat die direct te wijten is aan deze ontwikkeling.
- Een ontwikkeling met twee full-service supermarkten op Panoven-Hogedijk is onrealistisch, maar mocht deze theoretische situatie zich toch voordoen dan is ook deze variant geen reden om te verwachten dat elders in IJsselstein of omstreken leegstand ontstaat die direct te wijten is aan deze ontwikkeling.
- Juist een evenwichtige verdeling (en geografische spreiding) in IJsselstein tussen de verschillende soorten supermarkten met eigen marktsegmenten (full-service, prijsvechters en discount), levert de meeste koopkrachtbinding en -toevloeiing op, die daarmee gelijke tred houdt met de uitbreidingsplannen van supermarkten opdat de (noodzakelijke) landelijke vloerproductiviteit haalbaar blijft. Dit is nodig i.v.m. een gezonde exploitatie en daarmee de garantie op het voortbestaan van supermarkten en dat weer is van belang voor de leefbaarheid in buurten en wijken. Leegstand wordt zo voorkomen.

3.2.7 Planspecifiek

In totaal wordt door de plannen van Panoven en Clinckhoeff samen ongeveer 3.300 m² WVO toegevoegd. Dit past ongeveer binnen de geprognostiseerde uitbreidingsruimte (ca. 3.130 – 3.220 m² WVO). Daarmee is er voor IJsselstein zelf aangetoond dat er een voldoende actuele behoefte bestaat. Bovendien ontbreekt het marktsegment van de discounters in IJsselstein geheel, terwijl dit landelijk gezien 16% marktaandeel betreft.

De effecten op het aanbod in de gemeenten Nieuwegein en Lopik zijn respectievelijk gering en nihil. In Nieuwegein wordt de berekende uitbreidingsruimte voor supermarkten iets geringer, maar blijft aanwezig. Voor Lopik is er geen invloed op de metrages omdat het grotendeels een aanbod betreft dat in deze gemeente ontbreekt.

Daarmee is de eerste trede van de Ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd. De conclusie is dat er een actuele regionale behoefte bestaat voor de beoogde supermarktontwikkelingen zowel op kwantitatieve gronden als kwalitatieve (toevoegen discountaanbod). Er kan dan ook geen sprake zijn van een ontworpen detailhandelsstructuur op basis van de uitkomsten van het distributieplanologisch onderzoek. In IJsselstein zelf is de leegstand erg laag en ook in Nieuwegein en Lopik is weinig leegstand. Er is in IJsselstein geen winkelpand beschikbaar dat kan voldoen aan de voorwaarden op een supermarkt te vestigen (zowel wat betreft de schaalgrootte van het pand als de parkeervoorziening).

Wat betreft de Ladder van duurzame verstedelijking luiden samengevat de conclusies:

- Aangetoond is dat er wordt voldaan aan de eis van de actuele regionale behoefte (trede 1), zowel voor IJsselstein als de omliggende gemeenten;
- Binnen het stedelijke gebied is een herontwikkelingslocatie gevonden op Panoven-Hogedijk en een andere in winkelcentrum De Clinckhoeff die aantoonbaar ruimtelijke verdeling van supermarkten over IJsselstein als geheel versterken (ook functioneel), terwijl er elders (in het centrum) geen panden beschikbaar zijn om geschikt te maken voor nieuwe supermarkten (trede 2.).

3.3 Toepassing van de Ladder op bedrijvigheid en kantoren

3.3.1 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 Mob-locatie 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.

Op 5 april 2012 is het Regionaal convenant bedrijventerreinen Regio Utrecht-West gesloten tussen de provincie Utrecht en een zestal gemeenten, waaronder de gemeente IJsselstein. Daarbij is rekening gehouden met de uitgangspunten, zoals die hierboven zijn opgesomd.

Specifiek voor IJsselstein worden in het convenant 2 bedrijventerreinen genoemd: Lagedijk (herstructurering afgerond in juni 2013) en Paardenveld (gepland in de periode 2014-2020).

In het regionaal convenant is een overzicht opgenomen van locaties, waarover in regionaal verband overeenstemming is.

Bij het bepalen van deze locaties is al rekening gehouden met de Ladder van Duurzame verstedelijking.

De locatie Panoven behoort tot deze locaties, zoals uit de tabel hieronder blijkt:

Deel 1: regionaal gedragen locatievoorstellen voor bedrijventerreinen in eerste en tweede fase

Tabel: regionaal gedragen locatievoorstellen voor bedrijventerreinen in de eerste fase

Gemeente	Naam terrein	Oppervlakte in netto ha	Opmerkingen
De Ronde Venen	Amstelhoek	10-20	Kadegerelateerd terrein, gefaseerd te ontwikkelen ²
De Ronde Venen	Stationslocatie Mijdrecht	1-2	Kleine uitbreiding aan de westzijde van bedrijventerrein Mijdrecht
IJsselstein	A2 zone	7	
IJsselstein	Panoven	1,5	Ruimte voor vestiging van 1 of 2 supermarkten iem bedrijven en kleinschalige kantoren
Lopik	Vrachtwagenparkeerterrein De Copen	4	Provincie is akkoord met deze uitbreiding
Montfoort	IJsselveld uitbreiding kop	2	Moet wachten op ondertekening van Convenant. Uitgeefbaar 2013.
Montfoort	Terrein tussen Jan Snel en Krekenburg	0 - 1,5	Gesprekken met Provincie lopen nog.
Oudewater	Tappersheul	3	Is door gemeenteraad geaccordeerd
Stichtse Vecht	De Werf	2	
Stichtse Vecht	Keulsche Vaart	1	
Woerden	Uitbreiding Breeveld	2,5	
Woerden	Locatie aan A12	2	Van de 3 ha uitgeefbaar is 1 ha al uitgegeven
Woerden	Kromwijkdijk	7	Status aparte: herprofilering van de huidige locatie, expliciet te gebruiken als schuifruimte voor herstructurering
Woerden	Barwoutswaarder-West	1,5	
Woerden	Putkop	0,5	Omvang wordt vastgesteld obv vraag uit de markt. 0,5 hectare is hard.
Woerden	Werklint Nieuwerbrug	3	Afstemmen met Bodegraven/ Reeuwijk
TOTAAL EERSTE FASE (2011-2015)		41 – 53,5 *	

Bron: Regionaal convenant bedrijventerreinen regio Utrecht-West

In het convenant wordt al aangegeven, dat er in het gebied Panoven ruimte is voor 1 of 2 supermarkten in combinatie met bedrijven en kleinschalige kantoren. Uit de tabel blijkt, dat er voor de locatie Panoven uitgegaan wordt van een oppervlakte van 1,5 hectare netto terrein. Dit komt ongeveer overeen met 2,5 hectare bruto terrein.

Daarnaast mag niet onvermeld blijven, dat in het convenant ook een lijst met locaties is opgenomen, die als uitgangspunt dienen voor de (toen nog) ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de (toen nog) ontwerp Provinciale Ruimtelijke Verordening. Ook in die lijst is de locatie Panoven als zodanig opgenomen, zoals blijkt uit onderstaand citaat:

Locaties die als uitgangspunt dienen voor de ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening
Gedeputeerde Staten hanteren voor de ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening de volgende locaties als uitgangspunt voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen:

- Amstelhoek, De Ronde Venen (10 ha)
- Stationslocatie, De Ronde Venen (2 ha)
- Uitbreiding Barwoutswaarder, Woerden (1,5 ha)
- Uitbreiding Breeveld, Woerden (2,5)
- A12-locatie, Woerden (2 ha)
- Uitbreiding Tappersheul, Oudewater (3 ha)
- Uitbreiding Kop IJsselveld, Montfoort (2 ha)
- A2-locatie, IJsselstein (7 ha)
- Panoven, IJsselstein (1,5 ha)
- Kromwijkerdijk, Woerden. Deze locatie is uitsluitend aan de orde bij de uitplaatsing van een transportbedrijf van het huidige bedrijventerrein Middelland. Hiervoor is dan wel een toekomstige aanpassing van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening noodzakelijk.

3.3.1.1 Planspecifiek

Geconcludeerd kan dan ook worden, dat de beoogde ontwikkeling in het gebied Panoven - Hogedijk geheel in overeenstemming is met het provinciale beleid en nog eens bevestigd wordt in het Regionaal Convenant Bedrijventerreinen Regio Utrecht-West. De locatie Panoven betreft een inbreidingslocatie binnen het bestaand stedelijk gebied. Het plangebied komt overeen met de locatie Panoven uit het Regionaal convenant. De realisatie van twee supermarkten en enkele bedrijven binnen dit gebied sluit aan bij de afspraken die in regionaal verband gemaakt zijn.

3.3.2 Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017

In november 2014 heeft de provincie Utrecht het ontwerp gepubliceerd van de Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017. Hieronder is vrij geciteerd uit dit provinciaal beleidsstuk.

De aanleiding voor het maken van deze thematische structuurvisie is de grote leegstand op de kantorenmarkt. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028 (verder: PRS) is al aangekondigd dat de provincie met gemeenten en andere partijen in overleg gaat om te komen tot afspraken over het terugdringen van de nog niet benutte plancapaciteit. Ook wil zij stimuleren dat op bestaande kantorenlocaties kansen worden benut door middel van herontwikkeling, transformatie en/of functiewijziging. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een Provinciale Aanpak Kantorenleegstand (PAK), waar de Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017 deel van uitmaakt.

In de Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017 beschrijft de provincie het provinciale ruimtelijke beleid met betrekking tot de reductie van planologische overcapaciteit voor de nieuwvestiging van kantoren in vigerende bestemmingsplannen en het beleid met betrekking tot de herbestemming en transformatie van kantoren in de provincie Utrecht.

Tevens beschrijft de structuurvisie de te nemen maatregelen in de periode 2015 – 2027 die met dit beleid verband houden. Hiermee beoogt de provincie de leegstand van kantoren te verminderen.

Deze thematische structuurvisie bevat aanvullend beleid ten opzichte van de (integrale) PRS en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 – 2028 (PRV). Het daarin vastgestelde beleid en de regels blijven als gevolg van deze Thematische Structuurvisie Kantoren 2015 – 2027 ongewijzigd in stand. Wel kan bij de uitvoering van deze structuurvisie blijken dat herziening van de PRS en PRV noodzakelijk is. Als dat nodig blijkt, dan wordt daarvoor op een later tijdstip een herzieningsvoorstel geformuleerd.

In de Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2017 wordt uitvoerig ingegaan op de voorzienbaarheid van planschade in relatie tot het reduceren van planologische overcapaciteit. Dit om “verrassingen” in de praktijk te voorkomen. Hier wordt in deze toelichting verder niet op ingegaan.

De provincie schetst in voornoemde Structuurvisie de ernst van de situatie. Geconcludeerd wordt, dat de plancapaciteit in vigerende plannen veel groter is dan de vraag naar kantoorruimte. Zij verzoekt de verschillende gemeenten met klem om de capaciteit te verlagen. Dat kan op verschillende manieren:

- a. het verlagen van het maximaal toegestane aantal vierkante meters binnen het plangebied (bijvoorbeeld van 40.000 m² naar 20.000 m²);
- b. het verlagen van het bebouwingspercentage dat aan een bouwperceel is toegekend (bijvoorbeeld van 80% naar 50%);
- c. het (al dan niet gedeeltelijk) wijzigen van de bestemming ‘Kantoren’ (of een hiermee vergelijkbare bestemming). In dat geval moet aan de betreffende gronden een nieuwe bestemming worden toegekend.

Mochten de gemeenten in de ogen van de provincie te weinig gehoor geven aan deze oproep, dan zien zij zich genoodzaakt om door middel van een inpassingsplan alsnog de gewenste reductie te bewerkstelligen. Daarbij wordt expliciet aangegeven, dat de uiteindelijk vast te stellen inpassingsplannen uitsluitend betrekking zullen hebben op de plancapaciteit voor de nieuwvestiging van zelfstandige kantoren > 1.500 m².

3.3.2.1 Planspecifiek

In het bestemmingsplan Panoven-Baronieweg is een ruime bestemming “Bedrijf” opgenomen voor het nieuw te ontwikkelen gebied.

Op basis van deze bestemming is het mogelijk de volgende zelfstandige kantoren te realiseren:

- Zelfstandige kantoren met een oppervlakte van ten hoogste 500 m² bvo per vestiging, met dien verstande, dat:
 - ter plaatse van de aanduiding “detailhandel” (fase 1a) maximaal 200 m² bvo aan zelfstandige kantoren gerealiseerd mag worden op de verdieping, indien ter plaatse supermarkten worden gerealiseerd;
 - in het meest oostelijk gelegen bouwblok (fase 1b) maximaal 950 m² aan zelfstandige kantoorruimte zonder baliefunctie gerealiseerd mag worden;
 - in het meest westelijk gelegen bouwvlak (fase 2) maximaal 1.500 m² aan zelfstandige kantoorruimte zonder baliefunctie gerealiseerd mag worden.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden, dat er diverse mogelijkheden zijn om binnen het gebied kantoorruimte te ontwikkelen, maar de omvang van de zelfstandige kantoorvestiging is beperkt tot 500 m² bvo per vestiging. Dit is ver beneden de grens van 1.500 m² bvo, die door de provincie aangehouden wordt.

De mogelijke toevoeging van kantoorruimte in het plangebied is dus zeer bescheiden en zal uitsluitend dan benut worden, wanneer hier ook daadwerkelijk behoefte aan is. Het plan voldoet hiermee aan de eisen, die door de provincie geformuleerd zijn in het ontwerp van de Thematische Structuurvisie Kantoren 2015 – 2017.

3.4 Eindconclusie

Op basis van de voorgaande paragrafen kan geconcludeerd worden, dat de nieuwe ontwikkelingen, die mogelijk gemaakt worden op basis van het bestemmingsplan “Panoven-Baronieweg” voldoen aan de Ladder van Duurzame verstedelijking.

4 Planbeschrijving

4.1 Bestaande situatie

4.1.1 IJsselstein Zuid Oost

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



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

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

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

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

4.1.2 Plangebied

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



Luchtfoto huidige situatie plangebied
(bron: Google Earth)

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

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



Huidige situatie plangebied westelijk gedeelte (bron: Google Earth)



Huidige situatie plangebied oostelijk gedeelte (bron: Google Earth)



Oude T-aansluiting Nijverheidsweg-Baronieweg (bron: Google Earth)

4.2 Toekomstige situatie

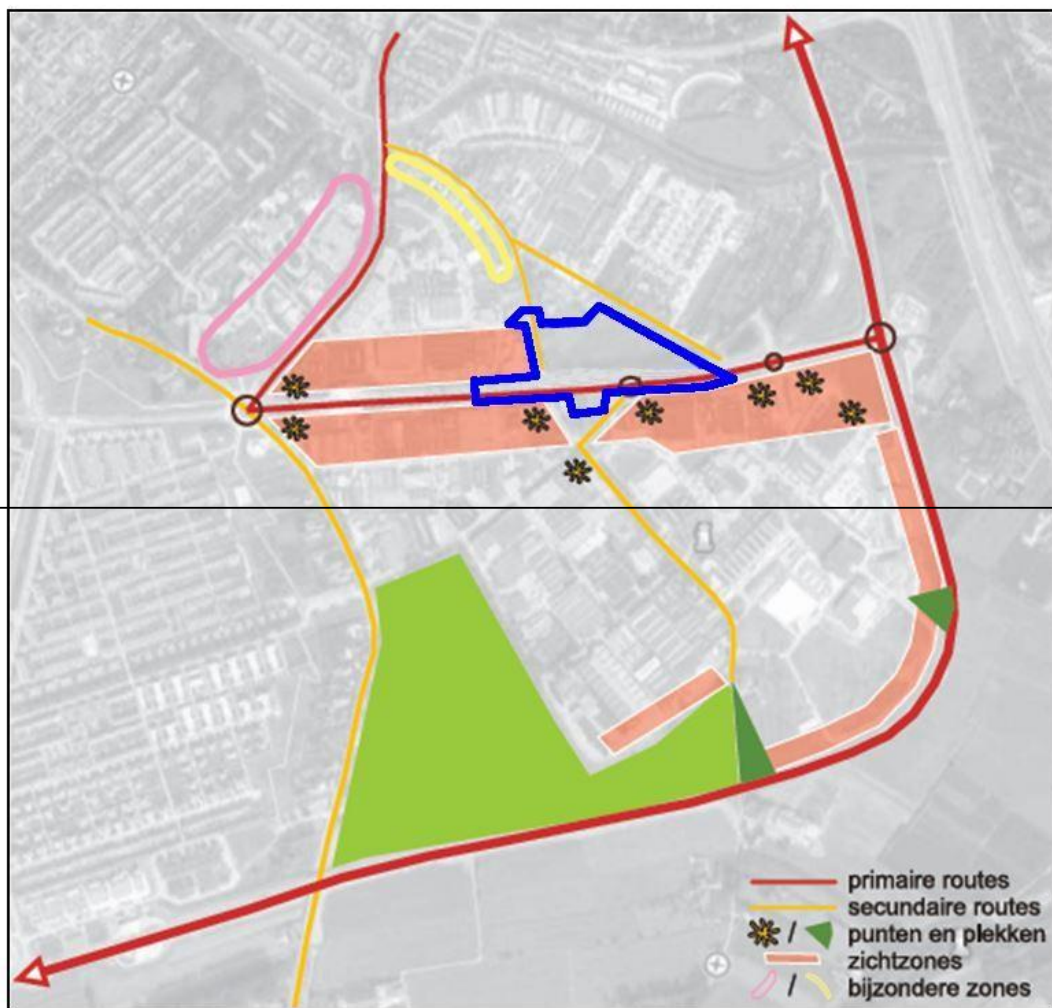
4.2.1 Aanleiding

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

In het kader van het project 'Verbeter de binnenstad' zijn toezeggingen gedaan aan de voormalige Edah in de binnenstad om als PLUS naar de locatie Panoven te verhuizen. Aan de Schuttersgracht was voor de supermarkt onvoldoende parkeergelegenheid. Aanvankelijk waren locaties aan het Eiteren en de (oude) gemeentewerf in beeld. In 2007 zijn, bij de initiële besluitvorming over Oranje Nassaukades, de locaties Beneluxweg en het terrein aan de Panoven/Baronieweg in beeld gekomen. Na een korte verkenning bleek de locatie Beneluxweg niet haalbaar, waarmee het terrein aan de Panoven/ Baronieweg resteerde.

4.2.2 Beeldkwaliteitplan IJsselstein Zuid Oost

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



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

4.2.2.1 Primaire en secundaire routes

Aan de hand van de voorgaande structuurkaart is te zien dat het plangebied zich hoofdzakelijk bevindt tussen een primaire route (de Baronieweg) en twee secundaire routes (Panoven en Hogedijk). Voor de Baronieweg geldt dat het een belangrijke ontsluitingsas is voor zowel de omliggende bedrijventerreinen als de kern van IJsselstein. De weg heeft brede, groene bermen en wordt begeleid door enkele of dubbele bomenrijen. Over het algemeen bevindt zich aan weerszijden van de weg bebouwing en de afstand tussen de rooilijnen bedraagt circa 75 meter.

Voor deze primaire route gelden vanuit het beeldkwaliteitplan enkele aanvullende eisen:

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

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

4.2.2.2 Algemene beeldkwaliteitseisen

Onderhavig plangebied maakt deel uit van dit beeldkwaliteitplan.

Waar mogelijk is het beeldkwaliteitplan vertaald in dit bestemmingsplan.

De algemene beeldkwaliteitseisen die eveneens voor onderhavig plangebied gelden, zijn:

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

4.2.3 Stedenbouwkundige schets Paardenveld-Oost

In de Stedenbouwkundige schets Paardenveld-Oost zijn modellen opgenomen voor de mogelijke ontwikkeling van het gebied Panoven in ruimer verband. Model 3 uit deze schets is illustratief en sluit precies aan bij hetgeen hierboven ook is opgemerkt over de gewenste samenhangende bebouwing op 1 perceel. Heel duidelijk wordt hier gepleit voor een oriëntatie op de Baronieweg.

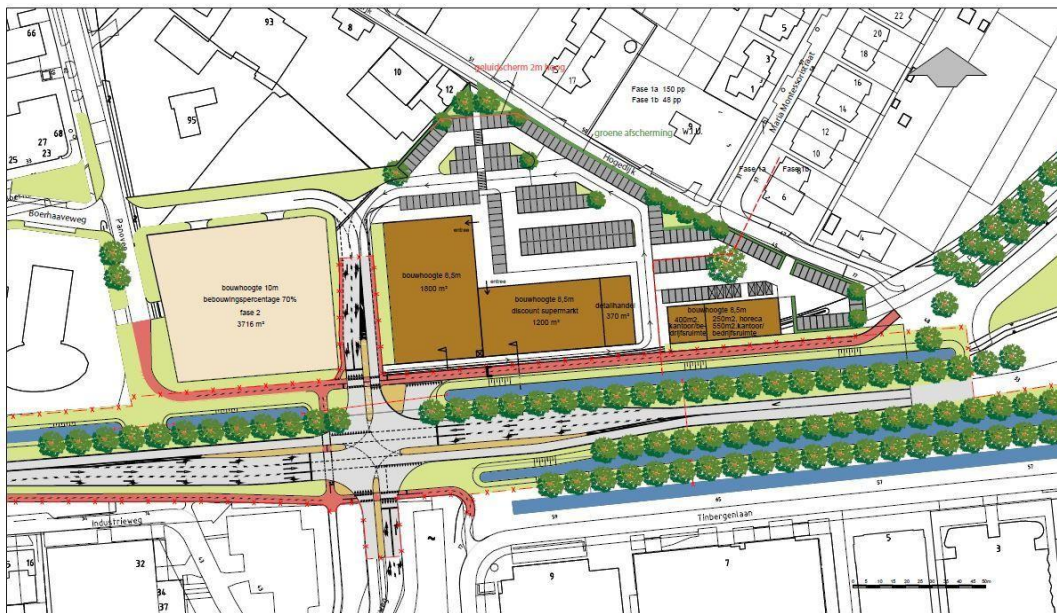


Model 3 uit de Stedenbouwkundige Schets Paardenveld-Oost

Het is de bedoeling, dat de nieuwe bebouwing qua maat en uitstraling zal passen bij de bebouwing langs de Baronieweg in het gebied Paardenveld met relatief grote bouwblokken, zodat er één doorgezette stedenbouwkundige inrichting ontstaat. Hierbij dient de voorgevel naar de Baronieweg gekeerd te worden. Hiermee ontstaat er één aaneengesloten bebouwing per deelgebied overeenkomstig de overige, naastgelegen bebouwing op het bedrijventerrein Paardenveld.

4.2.4 Inrichting plangebied

Het plangebied ten noorden van de Baronieweg heeft een totale oppervlakte van circa 2,5 hectare bruto (circa 1,5 hectare netto) en wordt opgedeeld in twee fasen. Op navolgende afbeelding is een voorlopige inrichtingsschets van het plangebied weergegeven.



Voorlopige inrichtingsschets plangebied (bron: SAB)

4.2.4.1 Fase 1

Fase 1 bestaat uit fase 1a en 1b. De gronden in fase 1 zijn bestemd voor bedrijvigheid. In fase 1a is maximaal 3.370 m² specifiek bestemd voor detailhandel. De detailhandel bestaat uit twee supermarkten (waarvan één discounter) en overige detailhandel, niet zijnde een supermarkt. De supermarkten hebben samen een oppervlakte van maximaal 3.000 m². Daarnaast blijft er 370 m² over voor de overige detailhandel, niet zijnde een supermarkt. Op het dak van de supermarkt zal nog 200 m² kantoorruimte zonder baliefunctie gerealiseerd worden.

Fase 1b ligt ten oosten van fase 1a. In dit gebied wordt in het inrichtingsplan uitgegaan van 250 m² “lichte horeca”, een terras van maximaal 70 m² en 950 m² kantoor en/of bedrijfsruimte.

4.2.4.2 Fase 2

Fase 2 is ten westen van de doorgetrokken Nijverheidsweg gelegen. Ook dit gebied is bestemd voor bedrijvigheid. Het bouwvlak heeft een oppervlakte van circa 3.700 m², waarvan maximaal 70% bebouwd mag worden. In dit gebied mag maximaal 1.500 m² aan kantoorruimte zonder baliefunctie gerealiseerd worden. De rest van de gronden mogen benut worden voor andere bedrijfsdoeleinden.

4.2.5 Bebouwing

Een belangrijk uitgangspunt voor de invulling van de locatie is de kwaliteit van het beeld langs de Baronieweg. Met name een stevige ‘wandwerking’ is hier van belang. Een supermarkt heeft slechts een hoogte van ongeveer vijf meter. Deze hoogte is onvoldoende om aan dit uitgangspunt te voldoen. Daarom worden plaatselijk bouwkundige accenten aangebracht in de vorm van een extra bouwlaag. Dit gebeurt op de beide hoekpunten van fase 1a, waardoor de entree tot het gebied vanaf de Baronieweg benadrukt wordt alsmede de “knip” tussen fase 1a en 1b. Daarnaast zal in fase 1b de bebouwing uitgevoerd worden in 2 bouwlagen. De totale hoogte komt hiermee op ruim acht meter. Deze wandwerking zorgt ervoor dat wordt bijgedragen aan de beeldkwaliteits van een voorgevelrooilijn die voor 70% bebouwd is. Tevens is bij de supermarkten sprake van een tweezijdige oriëntatie van de hoekbebouwing en wordt de bebouwing op de openbare weg georiënteerd.

4.2.6 Openbare ruimte

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

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

Vanuit de beeldkwaliteitseisen met betrekking tot de primaire route Baronieweg komt tevens de eis van een groene begeleiding van de route naar voren. In onderhavig plan wordt hieraan voldaan door te zorgen voor de aanleg van een bomenrij langs de

noordzijde van de Baronieweg. Deze groene begeleiding zorgt eveneens voor een uniform beeld langs deze weg. Langs de Hogedijk zal aanvullende beplanting worden aangebracht. Met de nieuwe structuur zullen langs de bestaande Parallelweg bomen verdwijnen. In plaats daarvan zal de bestaande greppel langs beide zijden van de Baronieweg worden opgewaardeerd naar een watergang. Op deze manier wordt de Baronieweg voorzien van een groen-blaue begeleiding. Ook voor het straatmeubilair en de waterbouwkundige werken wordt gekozen voor uniformiteit. Hierdoor oogt de openbare ruimte in het plangebied als één geheel en wordt er bovendien aangesloten bij de openbare ruimte in de omgeving.

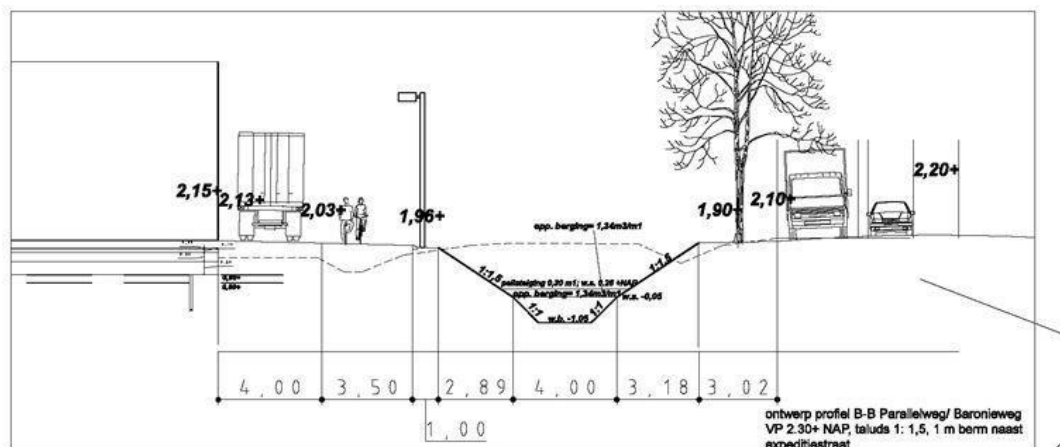
4.2.7 Verkeer en parkeren

4.2.7.1 Verkeer

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

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



Ontwerpprofiel Parallelweg/Baronieweg

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

4.2.7.2 Parkeren

Parkeren kan op verschillende manieren plaatsvinden: op maaiveld, maar theoretisch ook op het dak. Op de inrichtingsschets is er van uit gegaan, dat voor alle bebouwing in fase 1 de parkeerplaatsen aan de achterzijde worden gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de algemene beeldkwaliteits eis dat parkeren zo min mogelijk aan de voorzijde plaatsvindt. De geprojecteerde parkeerplaatsen in fase 1 worden door de verschillende functies gezamenlijk benut. Op deze manier is er uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk, waardoor de piekbehoeften van de verschillende functies op een eenvoudige manier opgevangen kunnen worden. Hiermee wordt voldaan aan een van de beeldkwaliteits eisen voor de openbare ruimte, namelijk het parkeren op eigen (gezamenlijk) terrein.

Op navolgende afbeelding is een voorlopige schets van de inrichting van de parkeervoorziening weergegeven. Daarbij is de situatie in beeld gebracht met een horecavoorziening in fase 1b. In paragraaf 5.9.2 wordt verder ingegaan op de parkeernormen.



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

5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Bodem

5.1.1 Algemeen

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

5.1.2 Toetsing

5.1.2.1 Bodemonderzoek 2009

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

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

5.1.2.2 Bodemonderzoek 2013

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

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

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

5.1.3 Conclusie

5.1.3.1 Bodemonderzoek 2009

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

5.1.3.2 Bodemonderzoek 2013

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

5.2 Flora en fauna

5.2.1 Algemeen

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

5.2.2 Toetsing op basis van onderzoek 2010

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

5.2.2.1 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.

5.2.2.2 Soortenbescherming

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

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

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

5.2.3 Toetsing op basis van onderzoek 2013

In mei 2013 is een quick scan flora en fauna uitgevoerd, zie bijlage [2]. Dit onderzoek heeft betrekking op de overige gronden, gelegen in het plangebied en op de gronden, die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen in de directe omgeving (Omgeving Baronieweg). Helaas was het ook op dat moment niet mogelijk de gronden te betreden van de familie Spelt. Die gronden zijn om deze reden niet meegenomen in het onderzoek. Overigens wordt niet verwacht, dat er op die betreffende gronden wezenlijk andere onderzoeksresultaten behaald zullen worden dan in de directe omgeving. De resultaten van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

5.2.3.1 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.

5.2.3.2 Soortenbescherming

De meeste van de in het plangebied voorkomende soorten zijn beschermd en vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

Met de plannen zijn negatieve effecten op ontheffingsplichtige vleermuizen niet op voorhand uit te sluiten. Oorspronkelijk gold dit ook voor de Kleine Modderkruiper, die aangetroffen is in de bestaande watergang aan de zuidzijde van de Baronieweg. Inmiddels is besloten deze bestaande watergang niet te verbreden. In plaats daarvan zal een bestaande greppel uitgediept worden. Hierdoor wordt het leefgebied van de Kleine Modderkruiper niet verstoord.

5.2.4 Conclusie

5.2.4.1 Op basis van het onderzoek uit 2010

Gezien de ligging en de biotoop van het plangebied en op basis van de inventarisatie is het niet te verwachten, dat er ontheffingsplichtige soorten voorkomen. Daarom geldt

alleen de zorgplicht en is er geen ontheffing van artikel 75 van de Flora- en Faunawet noodzakelijk.

5.2.4.2 Op basis van het onderzoek uit 2013

Nader onderzoek is uitgevoerd naar vliegroutes langs de Parallelweg en Tinbergenlaan van alle (in de omgeving) voorkomende vleermuissoorten, zie bijlage [3].

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.

Op 12 december 2013 heeft SAB namens de Gemeente IJsselstein een aanvraag ontheffing Flora- en faunawet ingediend bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) voor het verstoren van de essentiële vliegroute van de Gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrelus*) langs de Parallelweg en voor het verstoren van het leefgebied van de Kleine modderkruiper in de watergang aan de Tinbergenlaan (Kenmerk: FF/75c/2013/0435). De ontheffing is aangevraagd voor het overtreden van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet.

De ontheffing moet zijn verleend voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan of verlening van de omgevingsvergunningen. Dat is gelukt, omdat op 27 maart 2014 de RVO.nl ontheffing heeft verleend aan de Gemeente IJsselstein voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij het leefgebied van de Kleine modderkruiper tijdelijk wordt verstoord. De RVO.nl stelt dat voor de Gewone dwergvleermuis geen ontheffing nodig is, omdat met de uit te voeren mitigerende maatregelen, zoals beschreven in de paragrafen 5.1.2 en 5.1.3 van het bij de aanvraag gevoegde rapport 'Activiteitenplan IJsselstein - Panoven', zie bijlage [4] wordt voorkomen dat de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet worden overtreden. Natuurlijk wordt er bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden met de belangen van flora en fauna.

Met het voornemen is de bescherming van de Gewone dwergvleermuis gegarandeerd. Daarmee vormt het aspect flora en fauna geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

5.3.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, zoals woningen, moet worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt. Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” uit 2009 als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: ‘rustige woonwijk’, ‘rustig buitengebied’ en ‘gemengd gebied’. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

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

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

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

Navolgende tabel geeft aan wat de richtafstanden zijn voor de verschillende milieucategorieën, zowel voor 'rustige woonwijken' of 'rustige buitengebieden' als voor 'gemengde gebieden'.

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

Richtafstanden en omgevingstype (bron: VNG, 2009)

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

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

5.3.2 Gemengd gebied

In de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' is aangegeven dat gebieden met een matige tot sterke functiemenging en gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur zijn gelegen, kunnen worden omschreven als 'gemengd gebied'. De directe omgeving van het plangebied is aan te merken als 'gemengd gebied' in verband met de aanwezigheid van een variatie aan bedrijvigheid en (bedrijfs)woningen.

Dit geldt ook voor het gebied ten noorden van het plangebied waar sprake is van ongeveer 150 woningen. Deze kleinschalige woonwijk is deels gelegen binnen de geluidszone van zowel de autosnelweg A2 (2 x 5 baans), de Provincialeweg N210 (2 x 2 baans) als de Baronieweg.

Op 19 november 2014 en 17 december 2014 zijn rond 20.00 uur (avondperiode) geluidsmetingen verricht voor de bepaling van het referentieniveau van het omgevingsgeluid op een meetlocatie tussen de woningen Maria Montessoristraat 6 en de woning Hogedijk 17. Het referentieniveau is hierbij vastgesteld op (afgerond) 49 dB(A) in de avondperiode. Bovendien is in de kleinschalige woonwijk een grote

middelbare school gelegen. Dit rechtvaardigt het uitgangspunt dat de omgeving van het plangebied is aan te merken als omgevingstype 'gemengd gebied' zoals omschreven in de VNG publicatie 'bedrijven en milieuzonering'.

5.3.3 Toetsing

Bij onderhavig bestemmingsplan is gebruik gemaakt van inwaartse zonering.

Daarbij wordt er van uitgegaan, dat het een gemengd gebied betreft, zoals gemotiveerd is aangegeven in de voorgaande paragraaf. Er wordt aan de hand van de afstand van een gevoelig object, in dit geval de omliggende woningen, bepaald welke type bedrijvigheid op welk gedeelte van het bedrijventerrein aanvaardbaar is. Hoe groter de afstand tussen de woningen en de locatie op het bedrijventerrein, hoe zwaarder de bedrijfsvoering van de bedrijven kan zijn. Vanaf de gevels van de bestaande woningen zijn zones getrokken. Hierbij geldt dat:

- binnen 10 meter uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 1 toegestaan zijn;
- binnen 30 meter uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 2 toegestaan zijn;
- binnen 50 meter uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 toegestaan zijn.

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

Besloten is in fase 1 hooguit bedrijven toe te laten, behorende tot milieucategorie 3.1. Daarnaast is besloten in een strook van 10 meter breedte aan de noordzijde van fase 2 hooguit bedrijven toe te laten, die behoren tot milieucategorie 2 en in de rest van fase 2 hooguit bedrijven, die behoren tot milieucategorie 3.1.

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

5.3.4 Conclusie

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

5.4 Geluid

5.4.1 Algemeen

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

5.4.2 Toetsing industrielawaai

5.4.2.1 Wet- en regelgeving

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

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

Er is een akoestisch onderzoek opgesteld door de Omgevingsdienst Regio Utrecht, waarin specifiek onderzocht is welke invloed de vestiging van nieuwe bedrijven in het plangebied heeft op de woningen in de directe omgeving, zie bijlage [\[5\]](#). Dit onderzoek is integraal als separate bijlage bij deze toelichting opgenomen.

De resultaten van het onderzoek kunnen als volgt samengevat worden (vrijwel letterlijk geciteerd uit het rapport van de Omgevingsdienst Regio Utrecht):

Binnen het plangebied worden in een drietal fasen twee supermarkten (al dan niet discount), detailhandel, een horecabestemming, bedrijfspanden en kantoren mogelijk gemaakt.

5.4.2.2 Activiteiten binnen het plangebied (directe hinder)

De omgeving van het bestemmingsplan kan worden aangemerkt als omgevingstype 'gemengd gebied', zoals aangegeven in de VNG publicatie 'bedrijven en milieuzonering'. Voor omgevingstype gemengd gebied geldt voor alle activiteiten binnen het plangebied een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op gevels van woningen van derden. Bij een geluidsbelasting van ten hoogste (L_A,L_T) 55 dB(A) etmaalwaarde is – volgens de VNGpublicatie - inpassing mogelijk, maar het bevoegd gezag zal moeten onderbouwen waarom wordt afgeweken van de voorkeurswaarde en waardoor een geluidbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde in deze concrete situatie als acceptabel wordt beschouwd.

Uit de rekenresultaten volgt dat de voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op enkele woningen wordt overschreden. Deze overschrijding wordt in hoofdzaak veroorzaakt door voertuigbewegingen op het parkeerterrein. Om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde is een zeer omvangrijk scherm met een lengte van tenminste 150 meter en een hoogte van 4 meter ten noorden van het plangebied noodzakelijk. Een dergelijke voorziening wordt als niet-realistisch beschouwd.

De geluidsbelasting is het hoogst op de gevel van de woning Hogedijk 12. Door het plaatsen van een scherm van ca. 40 meter, met een hoogte van 2 meter, wordt de geluidsbelasting op deze woning met ca. 6 tot 7 dB gereduceerd. Deze maatregel wordt als acceptabel beschouwd. Door de schermmaatregel wordt op de woning

Hogedijk 12 voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de VNGpublicatie ‘bedrijven en milieuzonering’ (stap 2).

Verder wordt de milieucategorie aan de noordzijde van de bedrijfshal (fase 2) beperkt tot ten hoogste milieucategorie 2, om overlast van laad- en losactiviteiten voor de bewoners van de woning Panoven 95 te beperken.

Het geluidscherm nabij de woning Hogedijk 12 zal de geluidsbelasting op overige woningen niet of nauwelijks reduceren. Gevolg is dat op enkele woningen aan de Hogedijk en de Maria Montessoristraat niet voldaan wordt aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. De grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde wordt echter niet overschreden.

5.4.2.3 Voertuigbewegingen op de openbare weg (indirecte hinder)

De optredende geluidsbelasting ten gevolge van verkeersbewegingen op de openbare weg, toe te schrijven aan activiteiten op het bedrijventerrein, is berekend op ten hoogste 45 dB(A) etmaalwaarde op gevels van woningen. De voorkeurswaarde van (LAeq) 50 dB(A) zoals aangegeven in de VNG publicatie (stap 2) wordt daarmee niet overschreden.

Gezien het huidige hoge omgevingsgeluid in de omgeving, veroorzaakt door diverse verkeerswegen in de omgeving, zullen de activiteiten binnen het plangebied volgens de Omgevingsdienst Regio Utrecht niet leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

5.4.2.4 Cumulatie

In paragraaf 5.4.3.6. wordt nader ingegaan op de cumulatie van geluidhinder, waarbij rekening gehouden wordt met de gezamenlijke invloed van industrielawaai en wegverkeerslawaaï op de gevels van de woningen, waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld.

5.4.3 Toetsing wegverkeerslawaaï

5.4.3.1 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*: 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 aangegeven.

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

Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh

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

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

Ten gevolge van deze 2 verkeerskundige ingrepen krijgt het bedrijventerrein Paardenveld een extra aansluiting op het omringende wegennet: via de verlegde Boerhaaveweg en het plangebied kan het verkeer de nieuwe aansluiting op de Baronieweg bereiken.

Er is een akoestisch onderzoek opgesteld door de Omgevingsdienst Regio Utrecht, zie bijlage [\[6\]](#), waarin specifiek onderzocht is welke invloed de aanleg van de nieuwe weg in het plangebied en de reconstructie van het kruispunt heeft op de woningen in de directe omgeving

De resultaten van het onderzoek kunnen als volgt samengevat worden (vrijwel letterlijk geciteerd uit het rapport van de Omgevingsdienst Regio Utrecht):

5.4.3.2 Aanleg nieuwe weg door het plangebied

Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe weg is voor één woning de geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde, zie de navolgende tabel.

Omschrijving	Hoogte	Lden	Aan te vragen hogere waarde
Panoven 95 zuidgevel	1,5	52,64	53
Panoven 95 zuidgevel	4,5	53,93	54
Panoven 95 - westgevel	1,5	48,51	49
Panoven 95 - westgevel	4,5	49,88	50
Panoven 95 - oostgevel	1,5	50,74	51
Panoven 95 - oostgevel	4,5	52,07	52
Panoven 95 - zuidgevel uitbouw	1,5	50,48	50
Panoven 95 - zuidgevel uitbouw	4,5	52,01	52

5.4.3.3 Reconstructie kruising Baronieweg-Nijverheidsweg

Ten gevolge van de wijziging van de Nijverheidsweg treedt geen reconstructie op in de zin van de Wet geluidhinder.

Ten gevolge van de wijziging van de Baronieweg is bij zes woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zie de onderstaande tabel.

Omschrijving	Hoogte	Toename tov toetswaarde	Aan te vragen hogere waarde
Industrieweg 15	1,5	3,04	59
Industrieweg 15	4,5	3	60
Industrieweg 16	1,5	3,07	59
Industrieweg 16	4,5	3,03	60
Maria Montessoristraat 4 - zuidgevel 1	1,5	2,82	54
Maria Montessoristraat 4 - zuidgevel 1	4,5	2,87	56
Maria Montessoristraat 4 - zuidgevel 1	7,5	2,94	57
Maria Montessoristraat 4 - zuidgevel 2	1,5	2,92	55
Maria Montessoristraat 4 - zuidgevel 2	4,5	2,98	57
Maria Montessoristraat 4 - zuidgevel 2	7,5	3,03	57
Maria Montessoristraat 6 - oostgevel	1,5	2,28	50
Maria Montessoristraat 6 - oostgevel	4,5	2,23	52
Maria Montessoristraat 6 - oostgevel	7,5	2,3	53
Maria Montessoristraat 8 - oostgevel	4,5	2,24	51
Maria Montessoristraat 8 - oostgevel	7,5	2,34	52
Maria Montessoristraat 12 - oostgevel	7,5	1,72	50

5.4.3.4 Geluidsreducerende maatregelen

Omdat sprake is van een toename van 1,50 dB of meer, en ten gevolge van de nieuwe weg de voorkeurswaarde wordt overschreden, moet de gemeente onderzoek doen naar mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen.

5.4.3.4.1 Bronmaatregelen nieuwe weg

Het vervangen van het geplande wegdek (dicht asfaltbeton) op de nieuwe weg door een stiller wegdek is gezien het beperkte aantal woningen, waarbij de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, niet alleen financieel onrendabel, ook zal een dergelijk stiller (en dus ook opener) wegdek problemen opleveren bij het beheer omdat er sprake is van wringend verkeer op de nieuwe weg. Hierdoor zal een stil asfalttype snel versleten zijn. Daarnaast is (uitgaande van de regimesnelheid van 50 km/uur) ten opzichte van het bestaande dichte asfaltbeton een geluidsreductie van maximaal 2 à 3dB haalbaar. Hierdoor wordt bij de woning Panoven 95 nog steeds de voorkeurswaarde overschreden. In werkelijkheid zal de regimesnelheid niet worden behaald, waardoor het effect van stil asfalt nog lager zal zijn. Geconcludeerd kan worden dat bronmaatregelen niet doelmatig zijn.

5.4.3.4.2 Bronmaatregelen Baronieweg

Gezien de aanwezigheid van de kruising met verkeerslichten is het niet wenselijk stil asfalt toe te passen, omdat er sprake is van optrekkend- en afremmend verkeer. Hierdoor zal een stil asfalttype snel versleten zijn. Omdat de Baronieweg een belangrijke verkeersader in de gemeente betreft, kunnen geen verkeersremmende- en snelheidsverlagende maatregelen worden getroffen. Geconcludeerd kan worden dat bronmaatregelen niet doelmatig zijn.

5.4.3.4.3 Overdrachtsmaatregelen

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het onwenselijk om geluidsschermen te plaatsen. De te projecteren nieuwe bedrijfsgebouwen in het plangebied zullen voor de achtergelegen woningen van Panoven het wegverkeerslawaai afkomstig van de Baronieweg afschermen.

5.4.3.4.4 Maatregelen bij de ontvanger

Bij de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld zal onderzoek naar de geluidwering van de gevel worden gedaan. Hierbij wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting.

5.4.3.5 Vast te stellen hogere waarden

Bij de woningen waar sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet de gemeente hogere waarden vaststellen, mede omdat geen bron- en overdrachtmaatregelen getroffen kunnen worden.

De vast te stellen hogere waarden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Omschrijving	Hoogte	Aan te vragen hogere waarde	Bron
Industrieweg 15	1,5	59	Baronieweg
Industrieweg 15	4,5	60	Baronieweg
Industrieweg 16	1,5	59	Baronieweg
Industrieweg 16	4,5	60	Baronieweg
Maria Montessoristraat 4 – zuidgevel	1,5	55	Baronieweg
Maria Montessoristraat 4 – zuidgevel	4,5	57	Baronieweg
Maria Montessoristraat 4 – zuidgevel	7,5	57	Baronieweg
Maria Montessoristraat 6 – oostgevel	1,5	50	Baronieweg
Maria Montessoristraat 6 – oostgevel	4,5	52	Baronieweg
Maria Montessoristraat 6 – oostgevel	7,5	53	Baronieweg
Maria Montessoristraat 8 – oostgevel	4,5	51	Baronieweg
Maria Montessoristraat 8 – oostgevel	7,5	52	Baronieweg
Maria Montessoristraat 12 – oostgevel	7,5	50	Baronieweg
Panoven 95 zuidgevel	1,5	53	Nieuwe weg
Panoven 95 zuidgevel	4,5	54	Nieuwe weg
Panoven 95 – westgevel	1,5	49	Nieuwe weg
Panoven 95 – westgevel	4,5	50	Nieuwe weg
Panoven 95 – oostgevel	1,5	51	Nieuwe weg
Panoven 95 – oostgevel	4,5	52	Nieuwe weg
Panoven 95 - zuidgevel uitbouw	1,5	50	Nieuwe weg
Panoven 95 - zuidgevel uitbouw	4,5	52	Nieuwe weg

5.4.3.6 Cumulatie

Voor woningen waar een hogere waarde moet worden vastgesteld, moet ook inzicht worden gegeven in de gecumuleerde geluidsbelasting. Deze is bepaald volgens bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en weergegeven in de tabel op de volgende bladzijde. Hierbij is ook de bijdrage van de toekomstige bedrijven en parkeerbewegingen meegenomen, die is bepaald in het bij dit bestemmingsplan horende onderzoek bedrijvenlawaai met kenmerk Z-2013-03517 / 15171 (zie bijlage 7). Om een dubbeltelling tegen te gaan is de indirecte hinder, die in het onderzoek bedrijvenlawaai is bepaald, niet meeberekend. Dit betreft immers bewegingen op de openbare weg, waarvoor in deze rapportage ook berekeningen zijn uitgevoerd.

5.4.3.7 Binnenniveau

Bij de woningen waar een hogere waarde moet worden vastgesteld moet worden onderzocht of het geluidsniveau in de woning niet hoger is dan het wettelijk maximaal binnenniveau. Voor de woningen Industrieweg 15 en 16 gebeurt dit in het op te stellen saneringsprogramma. Voor deze woningen geldt een maximaal binnenniveau van 43 dB. Als dit wordt overschreden, zullen geluidsisolerende maatregelen worden aangebracht om het geluidsniveau terug te brengen naar 38 dB. Voor de overige woningen zal vooruitlopend op de realisatie van het plan een apart

onderzoeksprogramma worden opgestart. Voor deze woningen geldt dat het maximale binnenniveau niet hoger mag zijn dan 33 dB.

Omschrijving	Hoogte	Gecumuleerde geluidsbelasting
Industrieweg 15	1,5	64
Industrieweg 15	4,5	65
Industrieweg 16	1,5	64
Industrieweg 16	4,5	66
Maria Montessoristraat 4 – zuidgevel	1,5	61
Maria Montessoristraat 4 – zuidgevel	4,5	63
Maria Montessoristraat 4 – zuidgevel	7,5	64
Maria Montessoristraat 6 – oostgevel	1,5	58
Maria Montessoristraat 6 – oostgevel	4,5	60
Maria Montessoristraat 6 – oostgevel	7,5	60
Maria Montessoristraat 8 – oostgevel	4,5	59
Maria Montessoristraat 8 – oostgevel	7,5	60
Maria Montessoristraat 12 - oostgevel	7,5	60
Panoven 95 zuidgevel	1,5	60
Panoven 95 zuidgevel	4,5	61
Panoven 95 – westgevel	1,5	58
Panoven 95 – westgevel	4,5	59
Panoven 95 – oostgevel	1,5	58
Panoven 95 – oostgevel	4,5	59
Panoven 95 - zuidgevel uitbouw	1,5	58
Panoven 95 - zuidgevel uitbouw	4,5	59

5.4.3.8 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan Panoven-Hogedijk heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden, waarbij getoetst is aan de Wet geluidhinder onderdeel reconstructie van de weg(aanpassing) en aanleg nieuwe weg. Uit dit onderzoek blijkt dat er bij een zestal woningen een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder optreedt. Daarnaast is bij één woning sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg. Aangezien het niet mogelijk is bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen moeten voor deze woningen hogere waarden worden verleend.

Voor de betreffende 7 woningen is ook onderzocht, hoe hoog de gecumuleerde geluidsbelasting is op de gevels van deze woningen, rekening houdend met zowel wegverkeerslawaai als industrielawaai. Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat er ook bij cumulatie geen sprake is van een onacceptabele verhoging van het geluidsniveau.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Algemeen

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

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

5.5.2 Onderzoek naar de luchtkwaliteit

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek opgesteld door de Omgevingsdienst Regio Utrecht, zie bijlage [\[7\]](#), waarin specifiek onderzocht is of de beoogde realisering van het plan voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit. Dit onderzoek is als separate bijlage bij deze toelichting opgenomen.

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

-
De jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (40 microgram per m³) voor de jaren 2015, 2020 en 2025 ter hoogte van het plangebied wordt niet overschreden. Ook de uurgemiddelde grenswaarde (200 microgram per m³) wordt voor alle jaren niet overschreden.

De jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (40 microgram per m³) wordt voor de jaren 2015, 2020 en 2025 niet overschreden en de daggemiddelde grenswaarde (50 microgram per m³) wordt niet vaker dan 35 keer overschreden. Er wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof.

De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijn stof (25 microgram per m³) wordt voor de jaren 2015, 2020 en 2025 niet overschreden. Er wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor zeer fijn stof.

Conform het landelijke beeld zijn er geen overschrijdingen te verwachten van de overige stoffen, waaronder koolmonoxide, benzeen en zware metalen. De grenswaarden voor de overige stoffen worden pas overschreden als de grenswaarden van stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) zeer ruim zijn overschreden.

5.5.3 Eindconclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van het bestemmingsplan.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

5.6.1.1 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.

5.6.1.2 Groepsrisico

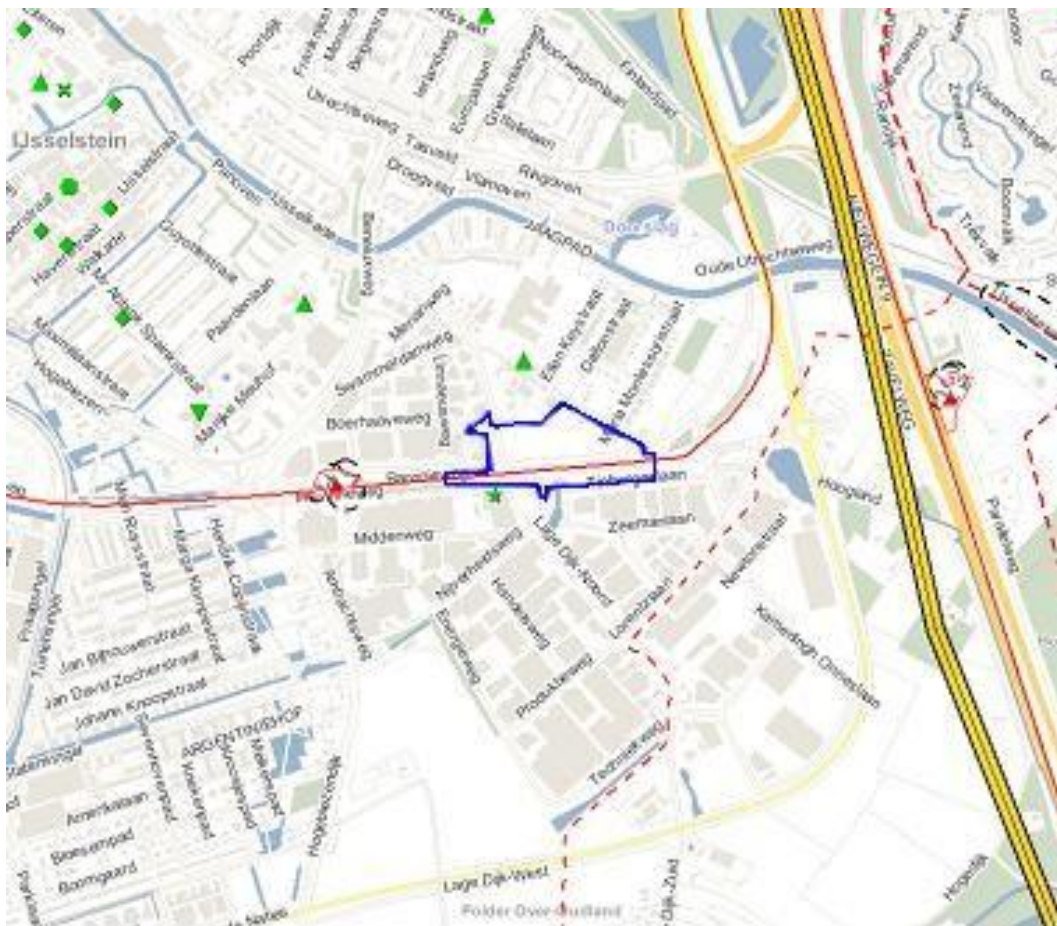
Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een 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.

5.6.2 Toetsing

Op navolgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart Nederland te zien. Hieruit blijkt dat er in de nabije omgeving van het plangebied geen stationaire bronnen

zijn gelegen. Een nadere beoordeling voor wat betreft de stationaire bronnen kan derhalve achterwege blijven. In de nabijheid van het plangebied zijn diverse mobiele bronnen gelegen. Hierbij gaat het om een hogedrukaardgasleidingen en de provinciale weg N210 (Weg der Verenigde Naties) en de Rijksweg A2.



Uitsnede Risicokaart Nederland met globale aanduiding plangebied (blauw)

5.6.2.1 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.

5.6.2.2 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.

5.6.3 Conclusie

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

5.7 Water

5.7.1 Nationaal Waterplan

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

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

5.7.2 Waterplan 2010-2015 Utrecht

Het Waterplan 2010-2015 van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie voor de periode van 2010 tot 2015. Met dit plan voldoet de provincie aan de verplichting van de Waterwet om voor een periode van zes jaar een regionaal waterplan op te stellen.

Met de nieuwe Waterwet is het Waterplan, voor wat betreft de ruimtelijke aspecten, structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

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

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

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

5.7.3 Waterbeheerplan 2010-2015 Stichtse Rijnlanden "Water voorop".

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

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

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

5.7.4 Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 2002)

Water speelt een steeds grotere rol in onze samenleving.

Functies zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van water.

Daarnaast verandert het klimaat. Daarom heeft water in de toekomst meer ruimte nodig. In de Waterstructuurvisie presenteert het waterschap zijn integrale visie op een duurzaam waterbeheer op de lange termijn.

Doelen hierbij zijn:

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

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

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

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

5.7.5 Watertoets (belangrijkste bron: Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden)

5.7.5.1 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 nieuwe watergangen) dient hiermee rekening te worden gehouden: het dempen van deze watergangen is niet zomaar mogelijk, vanwege de lokale functie voor het afwateren van overtollig water. In de

nieuwe situatie kunnen de watergangen ook dienst gaan doen als aanvoer van water in droge perioden.



Ligging peilgebieden en tertiaire watergangen (Bron: HDSR)

5.7.5.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie

5.7.5.2.1 Toename verhard oppervlak

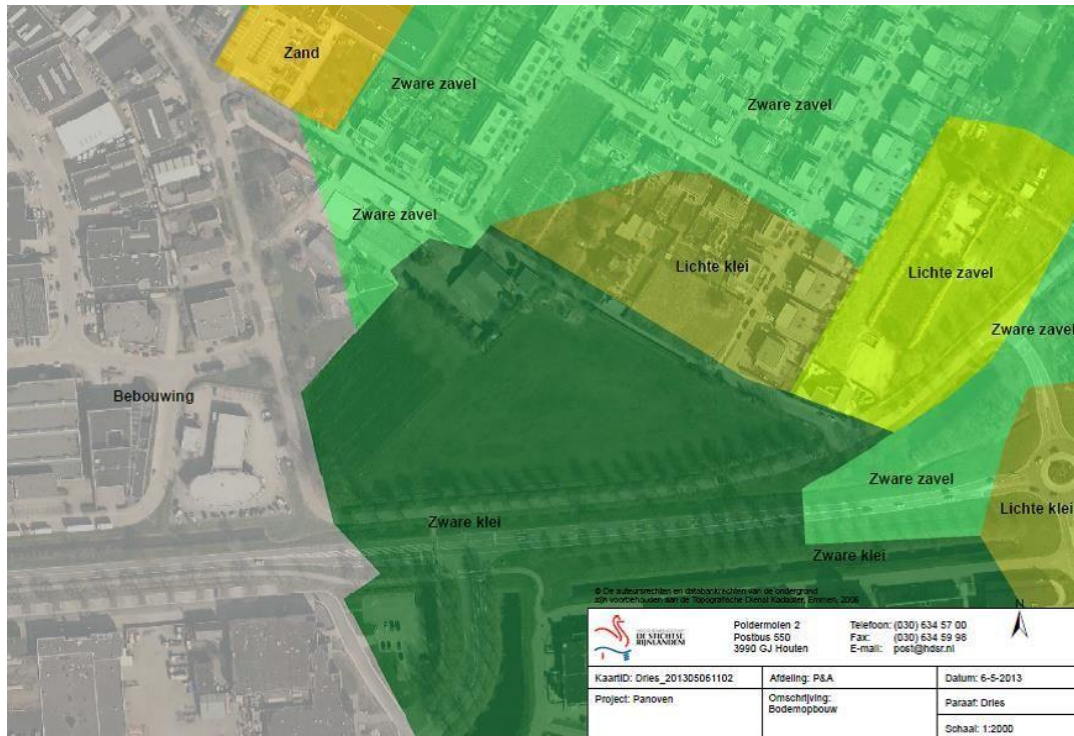
De planontwikkeling bestaat uit twee fasen (fase 1 en 2). Voor beide fasen zijn de verhardingstoenames weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen dakoppervlak en overig verhard oppervlak (wegen en parkeerplaatsen en trottoirs). Ook is er rekening gehouden met het feit, dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling ook een deel van de openbare verharding zal komen te vervallen.

Overzicht toename verhard oppervlak

Onderdeel	Toename verhard oppervlak
Dakoppervlak fase 1	4.284 m ²
Dakoppervlak fase 2	2.602 m ²
<i>Totaal dakoppervlak</i>	<i>6.886 m²</i>
Parkeervoorzieningen fase 1	6.786 m ²
Oppervlak ontsluitingsweg	2.912 m ²
<i>Totaal overige verharding</i>	<i>9.698 m²</i>
Totaal	16.584 m ²

5.7.5.2.2 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 het aanleggen van oppervlakkige infiltratie (wadi's of greppels) ruimtelijk, technisch en/of financieel niet haalbaar is. Ook het gebruik van kratten als infiltratievoorziening onder groenstroken is onder andere gezien de beperkte aanwezigheid van groenstroken geen optie. Daarom zal uitgegaan worden van watercompensatie.

5.7.5.2.3 Watercompensatie

Indien een versnelde afvoer niet voorkomen kan worden door infiltratie, dan is compensatie mogelijk door extra waterberging in het oppervlaktewatersysteem aan te leggen. Als vuistregel geldt dat 15% van de toename van het verharde oppervlak moet worden gecompenseerd in open water. Op basis van een toename van 16.584 m² verhard oppervlak komt dit neer op het graven van minimaal 2488 m² open water.

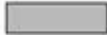
Ten noorden van de Baronieweg is al voorzien in het graven van een watergang met een oppervlakte van ruim 1.200 m². Omdat er ten zuiden van de Baronieweg voorzien is in de realisatie van circa 1.280 m² open water kan geconcludeerd worden, dat er in het totale gebied voldoende open water gerealiseerd is. Hierdoor is het watersysteem volgens de HDSR voldoende robuust.

Op de volgende tekening is aangegeven waar de extra oppervlakte aan open water gerealiseerd is.



Tekening watercompensatie. (Bron: Megaborn maart 2014)

Legenda

	verharding
	groen
	water
	bebouwing: $2602+3304+980 = 6886\text{m}^2$
	watercompensatie: $262+946+1280=2488\text{m}^2$
	verharding parkeerterrein: 6786m^2
	extra verharding openbaar: $295+310+2427+663+34+73+230+165+10+3= 4210\text{m}^2$
	vervallen verharding openbaar: $-186-320-52-69-485-235= -1347\text{m}^2$
	totaal extra verharding openbaar: $4210-1347= 2912\text{m}^2$
	benodigde watercompensatie: $6886+6786+2912= 16584\text{m}^2 \times 15\% = 2488\text{m}^2$

5.7.5.2.4 Technische uitwerking

In het definitieve ontwerp is er voor gekozen om het watersysteem met een duiker te verbinden met de watergang ten zuiden van de Baronieweg. Er komt geen verbinding met het bestaande watersysteem aan de westkant van het plangebied. Hierdoor wordt het watersysteem benedenstrooms (in het gebied tussen Baronieweg en Hogebeezen) ontlast.

5.7.5.3 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 ontleent en dienen slechts ter informatie.

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

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

Overzicht ontwateringsdiepten (Bron: Grontmij, 2004)

5.7.5.3.1 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 +2,15 en maximaal + 2,35 NAP) blijkt dat het plangebied wordt opgehoogd. Uitgaande van de aangegeven vloerpeilen is de ontwateringsdiepte en drooglegging met 1 meter ruim voldoende.

5.7.5.4 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)

5.7.5.5 Afspraken beheer en onderhoud

De aan te leggen watergangen in het plan krijgen een tertiaire status. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze watergangen.

Voor tertiaire watergangen is een beschermingszone van twee meter, gemeten vanuit de insteek van de watergang van toepassing. Binnen de beschermingszone is de Keur van het waterschap van toepassing.

5.7.6 Conclusie

Door de toename van het verhard oppervlak is er extra waterberging nodig. Deze waterberging is intussen gerealiseerd 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 + 2,35 NAP.

5.7.7 Vervolgproces: watervergunning

Voor het laten toenemen van het verhard oppervlak en de aanleg van oppervlakte-water dient een Watervergunning bij het waterschap te worden aangevraagd.

Afgesproken is, dat de gemeente een watervergunning zal aanvragen voor werkzaamheden in het watersysteem (het graven van water en de aanleg en de aanleg van duikers). De ontwikkelaar zal een watervergunning/ melding aanvragen voor het onttrekken van grondwater en het lozen van hemelwater.

5.8 Archeologie

5.8.1 Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te 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.

5.8.2 Toetsing

5.8.2.1 Onderzoek 2012

In oktober 2012 is een inventariserend veldonderzoek in de vorm van proefsleuven uitgevoerd op het perceel weiland tussen de Hogedijk en de Parallelweg, dat op dat moment toegankelijk was, zie bijlage [8]. Het komt overeen met het gebied, waar Fase 1 van de toekomstige ontwikkeling gepland is alsmede het zuidelijke deel van Fase 2. Dit onderzoek is als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan toegevoegd. Tijdens het proefsleuvenonderzoek zijn 2 vindplaatsen aangetroffen. Vindplaats 1 betreft bewoningssporen uit de periode Bronstijd/Romeinse tijd en vindplaats 2 een perceleringsgreppel (off site) uit de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd

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

Vindplaats 1, in het zuidelijk deel van het plangebied, is wel behoudenswaardig. In het plangebied bevinden zich bewoningssporen die mogelijk uit de periode Bronstijd/Romeinse tijd dateren. Deze sporen bestaan uit enkele greppels en vele paalsporen waarin delen van ten minste 6 structuren kunnen worden herkend. De archeologische waarden bevinden zich op circa 0,50 m +NAP, 1 m-mv in het oostelijk deel van het plangebied en circa 0,80 m-mv in het westelijk deel van het plangebied.

Wanneer de voorgenomen ingrepen in de bodem niet dieper reiken dan 0,50 m beneden het huidige maaiveld kan de vindplaats in situ behouden blijven. Wanneer bodemingrepen plaatsvinden die dieper dan 0,50 m beneden het huidige maaiveld zullen gaan, wordt geadviseerd de informatie van de vindplaats ex situ te behouden door middel van een opgraving

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

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

5.8.2.2 Onderzoek 2013

In mei 2013 heeft een onderzoek plaatsgevonden op de overige gronden, gelegen in het plangebied en op de gronden, die betrokken zijn bij de infrastructurele aanpassingen in de directe omgeving (Omgeving Baronieweg), zie bijlage [9]. Helaas was het ook op dat moment niet mogelijk de gronden te betreden van de familie Spelt. Die gronden zijn om deze reden niet meegenomen in het onderzoek. Overigens wordt niet verwacht, dat er op die betreffende gronden wezenlijk andere onderzoeksresultaten behaald zullen worden dan in de directe omgeving.

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

Er zijn boringen verricht in een drietal zones:

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

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

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

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

5.8.3 Conclusie

5.8.3.1 Op basis van onderzoek 2012

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

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

5.8.3.2 Op basis van onderzoek 2013

Er dient rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten in de bodem ter weerszijden van de Parallelweg. Bij ingrepen dieper dan 50 cm beneden het huidige maaiveld wordt geadviseerd door middel van een proefsleuven-onderzoek de gaafheid, omvang, datering en conservering van de archeologische resten te onderzoeken.

Aangezien in deze zone de watergang geprojecteerd is, zal in nader overleg bepaald worden welke stappen het beste genomen kunnen worden. Hier zijn in principe twee opties mogelijk:

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

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

5.9 Verkeer en parkeren

5.9.1 Verkeer

5.9.1.1 Verkeer

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

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

5.9.2 Parkeren

5.9.2.1 Fase 1

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

In totaal kunnen er in fase 1 bijna 200 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, hetgeen in beeld gebracht is op onderstaande inrichtingsschets:



Op basis van het gemeentelijke parkeerbeleidsplan uit 2007 dient er rekening gehouden te worden met de volgende parkeerbehoefte per functie:

Functie	Aantal	Norm	Parkeerbehoefte
Aldi	1200	4,5 per 100m ² BVO	54,0
Plus	1800	4,5 per 100m ² BVO	81,0
Overige detailhandel	370 m ²	4 per 100m ² BVO	14,8
Horeca***	250 m ²	14 per 100m ² BVO	35,0
Kantoor/bedrijfsruimte****	1150 m ²	2 per 100m ² BVO	23,0
Totaal			207,8

Hierbij dient aangetekend te worden, dat bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de overige detailhandel, niet zijnde een supermarkt uitgegaan is van de norm, die voor buurt- en wijkcentra geldt.

Voor de horeca is uitgegaan van de parkeernorm, die aangehouden dient te worden voor een restaurant.

Verder kan de uiteindelijke norm voor kantoor/ bedrijfsruimte nog iets afwijken van de bovenstaande norm. Dit is afhankelijk van de uiteindelijke invulling.

Bij het bovenstaande overzicht is nog geen rekening gehouden met het feit, dat de verschillende functies op verschillende momenten hun piekbehoeften hebben.

Op zaterdagmiddag is de maatgevende behoefte het hoogst. Op dat moment kennen de supermarkten namelijk hun piekbehoefte. Daar staat tegenover, dat de kantoor/bedrijfsruimten op dat moment juist geen behoefte hebben aan parkeerplaatsen.

In de navolgende tabel is de parkeerbehoefte op zaterdagmiddag afgezet tegen de parkeerbehoefte op basis van het Parkeerbeleidsplan.

Functie	Aantal	Norm	Parkeerbehoefte	P-behoefte zat. Middag
Aldi	1200	4,5 per 100m ² BVO	54,0	54,0
Plus	1800	4,5 per 100m ² BVO	81,0	81,0
Overige detailhandel	370 m ²	4 per 100m ² BVO	14,8	14,8
Horeca***	250 m ²	14 per 100m ² BVO	35,0	24,5
Kantoor/bedrijfsruimte****	1150 m ²	2 per 100m ² BVO	23,0	0,0
Totaal			207,8	174,3

Op basis van dit overzicht kan geconcludeerd worden, dat de maatgevende parkeerbehoefte op zaterdagmiddag ongeveer 175 parkeerplaatsen bedraagt. Dat is bijna 25 parkeerplaatsen minder dan gerealiseerd kunnen worden op basis van het inrichtingsplan.

Hier dienen de volgende kanttekeningen bij geplaatst te worden:

- Er is bij het berekenen van de parkeerbehoefte van uitgegaan, dat er boven de supermarkten maximaal 200m² aan kantoorruimte zonder baliefunctie gerealiseerd kan worden.
- Er is bij het berekenen van de parkeerbehoefte van uitgegaan, dat er in fase 1b geen drive-in restaurant gerealiseerd zal worden. Om dit ook daadwerkelijk uit te sluiten is in de regels bepaald, dat er uitsluitend horecagelegenheden gerealiseerd mogen worden, die behoren tot categorie 1a en 1b van de Staat van inrichtingen (horeca), zoals die opgenomen is in Bijlage 2.

Geconcludeerd kan dan ook worden, dat er in fase 1 ruim voldaan kan worden aan de parkeernormen.

5.9.2.2 Fase 2

Voor fase 2 is nog geen bouwplan ontwikkeld. Theoretisch kan er op basis van dit bestemmingsplan ongeveer 2.600 m² aan bebouwing gerealiseerd worden (binnen het bouwvlak kan immers 70% bebouwd worden). Op basis van de regels, behorende bij dit bestemmingsplan kan er in fase 2 maximaal 1.500 m² bvo kantoorbebouwing zonder baliefunctie gerealiseerd worden alsmede 2.100 m² bvo aan bedrijfsruimten.

In dat geval behoort hier een parkeerbehoefte bij van 72 parkeerplaatsen (gemeentelijke parkeernorm: 2 pp per 100 m² bvo).

Deze parkeerbehoefte kan niet allemaal gerealiseerd worden op maaiveld, maar zou deels ook gerealiseerd kunnen worden in gebouwde vorm, of op het dak.

Op welke wijze het parkeren ook opgelost wordt, de eis blijft, dat het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden.

5.9.2.3 Conclusie

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

5.10 Kabels en leidingen

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

6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

6.1.1 Wat is een bestemmingsplan

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

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

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

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);

en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

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

6.1.2 Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden

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

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

6.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

6.1.3.1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).

6.1.3.2 Bestemmingsregels

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.

6.1.3.3 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.

6.1.3.4 Overgangs- en slotregels

In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

6.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

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

6.2.1.1 Bestemming Bedrijf (artikel 3)

De bestemming Bedrijf is toegekend aan alle gronden, die benut mogen worden voor bedrijvigheid. Door middel van een nadere zonering is aangegeven welke categorie bedrijven op een bepaalde locatie toegestaan zijn. In de Bijlage is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Om te voorkomen, dat zich in het plangebied bedrijven vestigen met een potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking zijn deze bedrijven van de lijst geschrapt.

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

Alle bouwvlakken mogen benut worden voor de vestiging van bedrijven. Maar uitsluitend het middelste bouwvlak mag tevens benut worden voor de vestiging van detailhandel, met dien verstande, dat supermarkten zijn toegestaan tot een totale oppervlakte van 3.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte, (waarbij een supermarkt een maximale oppervlakte van 2.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte mag omvatten) en overige detailhandel, niet zijnde een supermarkt tot een oppervlakte van 370 m². Indien het middelste bouwvlak inderdaad benut wordt door supermarkten, dan mag er boven deze supermarkten in totaal nog maximaal 200 m² aan zelfstandige kantoorruimte zonder baliefunctie gerealiseerd worden. De bebouwing mag maximaal 8.5 meter hoog worden.

Op de plankaart is in fase 1b een bouwvlak opgenomen voor de vestiging van kantoren en/of bedrijfsruimten.

Binnen dit bouwvlak is een gebied aangegeven, waar horeca gerealiseerd mag worden. In de regels is aangegeven, dat het hier om maximaal 250 m² bebouwing mag

gaan ten behoeve van “lichte horeca”, zoals opgenomen in de Staat van Horeca-activiteiten, categorie 1a en 1b en een terras van maximaal 70 m². Wanneer de betrokken gronden inderdaad voor horeca worden gebruikt, dan dient rekening gehouden te worden met een hogere parkeernorm. Daarvoor is dus extra ruimte nodig. Deze ruimte kan uitsluitend gevonden worden indien een deel van het aangegeven bouwvlak in fase 1b hiervoor benut wordt. In dat geval mogen op dat gedeelte van het bouwvlak dus geen gebouwen worden gebouwd. Dit is op twee plaatsen in de regels van dit plan verwerkt. Ten eerste is in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat het gebruik van de daarvoor aangeduide gronden uitsluitend voor horeca mogen worden gebruikt indien op gronden die zijn aangeduid als ‘specifieke bouwaanduiding – afhankelijkheidsrelatie gebouwen’ geen gebouwen staan of mogen worden gebouwd. Daarnaast is in de bouwregels een regel opgenomen dat op de gronden die zijn aangeduid als ‘specifieke bouwaanduiding – afhankelijkheidsrelatie gebouwen’ uitsluitend gebouwen mogen worden gebouwd wanneer er geen horeca aanwezig is binnen de bestemming. Op deze manier is een sluitende regeling opgenomen waardoor de gewenste flexibiliteit ten behoeve van de invulling van de bestemming wordt gerealiseerd, maar ook de benodigde uitvoerbaarheid in verband met de parkeerbalans kan worden aangetoond.

Voor fase 2 is in de regels een bepaling opgenomen, die er op gericht is een “complexgewijze ontwikkeling” van deze fase te waarborgen. De gebouwen dienen zodanig gesitueerd te worden, dat een samenhangend geheel ontstaat en voldaan wordt aan de eis, dat bebouwing aan de zijde van de Baronieweg alleen is toegestaan indien deze gebouwd wordt in de bouwgrens aan de zijde van de Baronieweg. Daarnaast is voor fase 2 in de regels bepaald, dat hier maximaal 1.500 m² bvo ten behoeve van zelfstandige kantoren gerealiseerd mag worden en maximaal 2.100 m² bvo aan overige bedrijvigheid .

Teneinde een goede landschappelijke inpassing te waarborgen, is in de regels bepaald, dat een gebruik ten behoeve van parkeren niet eerder is toegestaan dan nadat is voorzien in de landschappelijke inpassing. Deze landschappelijke inpassing is aangegeven aan de west- noord- en oostzijde van het parkeerterrein op de plankaart.

Ook is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarbij bepaald is, dat een gebruik ten behoeve van parkeren niet eerder is toegestaan dan nadat is voorzien in het aanbrengen van een akoestische voorziening in de vorm van een geluidsscherm met een hoogte van minimaal 2 meter ten dienste van een geluidsreductie op de gevel van het pand Hogedijk 12 , zoals aangegeven aan de west- en noordzijde van het parkeerterrein op de plankaart (bijlage 3)

Daarnaast zijn in de regels parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op het gemeentelijke Parkeerbeleidsplan (2007)

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

6.2.1.2 Bestemming Groen (artikel 4)

De bestemming Groen is toegekend aan de bermen langs de watergangen.

6.2.1.3 Bestemming Verkeer (artikel 5)

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

6.2.1.4 Bestemming Water (artikel 6)

De bestemming Water is toegekend aan de nieuwe watergangen aan weerszijden van de Baronieweg

6.2.1.5 Bestemming Leiding - Riool (artikel 7)

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

6.2.1.6 Bestemming Waarde - Archeologie 1 en Waarde - Archeologie 2 (artikel 8 en 9)

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

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

7 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeente verplicht om tegelijkertijd met het bestemmingsplan voor een dergelijke ontwikkeling een exploitatieplan vast te stellen, tenzij het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Deze verplichting geldt niet als de situatie van artikel 6.12 lid 2 zich voordoet. Dit is hier niet het geval, omdat de gemeente van een gedeelte van het plangebied geen eigenaar is van de grond en er geen anterieure overeenkomst is gesloten. Het exploitatieplan biedt gemeenten de grondslag voor publiekrechtelijk kostenverhaal en bevat eventueel locatie-eisen, waaronder eisen aan de wijze van bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte.

Om deze reden is er een exploitatieplan opgesteld en ter inzage gelegd. Dit exploitatieplan is verbonden met het bestemmingsplan Panoven - Baronieweg. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van twee supermarkten en bedrijvigheid in het gebied tussen de Hogedijk, Panoven en Baronieweg te IJsselstein. De opzet en gedetailleerdheid van het voorliggende exploitatieplan zijn afgestemd op de aard van het bestemmingsplan.

Door vaststelling van dit bestemmingsplan en exploitatieplan verankert de gemeente de gewenste integrale vorm van planuitvoering in het plan- en exploitatiegebied.

In het recente verleden is de gemeente eigenaar geworden van het grootste deel van het plangebied. De gemeente heeft de ambitie om ook het resterende deel van het plangebied in eigendom te krijgen.

8 Procedure

Zoals al eerder aangegeven is, heeft de voorloper van het nu voorliggende bestemmingsplan (het bestemmingsplan Panoven-Hogedijk) al in het kader van de inspraak ter inzage gelegen. Ook is dat plan al in het kader van het vooroverleg toegestuurd aan een aantal instanties. De resultaten van de inspraak en het vooroverleg zijn in een separate bijlage opgenomen.

Voetnoten

[1](#) Seinpost Adviesbureau B.V. (januari 2015). Supermarktstructuur IJsselstein

[2](#) SAB (10 mei 2013), Quick scan flora en fauna IJsselstein, Hogedijk/ Panoven, projectnummer 110201

[3](#) SAB (25 september 2013). Nader onderzoek vleermuizen IJsselstein, Hogedijk/ Panoven, projectnummer 110201

[4](#) SAB (december 2013) Activiteitenplan IJsselstein-Panoven

[5](#) Omgevingsdienst Regio Utrecht, februari 2015. "Akoestisch onderzoek Panoven-Hogedijk, gemeente IJsselstein, onderzoek bedrijven", projectnummer Z-2013-03517/ 15171.

[6](#) Omgevingsdienst Regio Utrecht, februari 2015. "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai Panoven-Hogedijk, gemeente IJsselstein", projectnummer Z-2013-03517/ 14819.

[7](#) Omgevingsdienst Regio Utrecht, februari 2015. "Luchtkwaliteitsonderzoek Panoven-Hogedijk, gemeente IJsselstein", projectnummer Z-2013-03517/ 14853

[8](#) ADC ArcheoProjecten (april 2013). IJsselstein, Panoven, Hoge Dijk- "Een inventariserend veldonderzoek in de vorm van proefsleuven", rapportnummer 3376.

[9](#) ADC ArcheoProjecten (juni 2013). Baronieweg, Panoven en Boerhaaveweg te IJsselstein. "Een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend en karterend booronderzoek", rapportnummer 3406