

Nota van beantwoording zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Kroon, IJsselstein'

gemeente IJsselstein

3 maart 2023

1. Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Kroon, IJsselstein' met identificatienummer NLIMRO.0353.DeKroon-On01 heeft met ingang van 8 december 2022 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. De terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan is bekend gemaakt in het Gemeenteblad en het plaatselijk nieuwsblad.

Tijdens de periode van terinzagelegging kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan indienen. Er zijn in deze periode drie zienswijzen ingediend. Eén van deze zienswijzen is ingetrokken, zodat deze niet verder betrokken is bij de beantwoording. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 samengevat en van een gemeentelijke beantwoording voorzien. Hierbij is aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 is een overzicht opgenomen van de ambtshalve wijzigingen die in het vast te stellen bestemmingsplan zijn doorgevoerd.

2. Zienswijzen

1 Rijkswaterstaat			
	Zienswijze	Beantwoording gemeente	Wijzigingen in het bestemmingsplan
1.1	Indiener stelt al langere tijd met gemeente in gesprek te zijn en vanuit de rol als beheerder van de A2 een zienswijze in te dienen.	-	Geen
1.2	Indiener stelt dat er steeds zorg geuit is over de extra verkeersdruk die het bedrijventpark met zich mee brengt bij de aansluiting op de A2. Daarbij wordt gewezen op de relatie met een gewenst breder toekomstperspectief op verstedelijking en mobiliteit.	In de toelichting van het bestemmingsplan is nader ingegaan op het onderzoek naar de doorstromingsmaatregelen N210 en het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat met de voorgestelde maatregelen, waarvan de omzetting van de rotonde naar een VRI de belangrijkste is, een acceptabele verkeersafwikkeling kan worden bereikt. Tevens blijkt uit het opgestelde mobiliteitsplan dat de verkeersgenererende werking van De Kroon een geringe bijdrage heeft op de N210 en de A2. Het extra verkeer door ontwikkeling van het bedrijventpark is niet de oorzaak van de problematiek maar zal deze beperkt verzwaren (ca. 60 voertuigen). De piek in intensiteit is daarbij tegengesteld aan de verkeersbewegingen door personen die op De Kroon zullen werken. Daarnaast merken we op dat bedrijventerrein De Kroon in eerste instantie wordt gerealiseerd om tegemoet te komen aan de vraag van lokaal gevestigde bedrijven, om hervestiging binnen de gemeente mogelijk te maken. Op basis van de getoonde interesse is de verwachting dat De Kroon voor een belangrijk deel gevuld kan worden met bedrijven die al in IJsselstein zijn gevestigd, waarmee een verhuisbeweging op gang komt die bedrijven ruimte geeft om te groeien. Vanuit een enquête (juli 2019) onder inwoners van IJsselstein weten we dat 30% van de werkende bevolking in IJsselstein werkt. Deze werknemers geven naar verwachting geen extra verkeersdruk bij de aansluiting op de A2. Daarnaast is de hervestiging van de huidige carpoolplaats, die goed functioneert, een belangrijk middel in het beperken van de verkeersdruk. Tot slot wordt in	Geen

		2023 gestart met de bedrijvenaankpak GoedopWeg. Deze aanpak leidt tot bewustwording bij bedrijven en stimuleert deze bedrijven om duurzame mobiliteit te promoten onder de eigen werknemers. Daarnaast geeft het programma inzicht in de herkomst en bestemmingen van werknemers, waardoor duidelijk wordt welke gerichte, effectieve maatregelen helpen om tot duurzame mobiliteit te komen. Gelet op het voorgaande is de motivering op dit punt inzake het bestemmingsplan De Kroon naar onze mening voldoende.	
1.3	Gesteld wordt dat een aantal opmerkingen nog steeds geldig is: 1. Streven naar stabilisatie belasting op aansluiting Nieuwegein/IJsselstein vanuit het gehele achterland. 2. Inzet op flankerend beleid niet alleen in relatie tot nieuwbouw/vestiging, maar in de hele gemeente. 3. Aandacht voor lange termijn perspectieven die invloed kunnen hebben op het hele gebied rondom het plan. 4. In het bijzonder potenties van knooppuntontwikkeling gericht op alle modaliteiten en schalen goed bezien.	1. Dit streven wordt onderkend. De provincie heeft dan ook onderzoek gedaan naar de N210 in zowel de gemeente IJsselstein als Lopik. In afstemming tussen de provincie en Rijkswaterstaat zal dit onderwerp nader verkend moeten worden. IJsselstein heeft slechts een beperkte invloed op het verkeer uit dat hele achterland. Dit blijkt ook uit het voor het bestemmingsplan uitgevoerde mobiliteitsonderzoek. Het is onzes inziens dan ook geen onderwerp wat nader verwerkt moet worden het bestemmingsplan. 2. In de mobiliteitsvisie hebben we opgenomen dat we in de bestaande omgeving geen extra parkeerplaatsen aanleggen. Dit jaar stellen we een parkeervisie op. Daarmee beogen we dat de bestaande situatie wordt gehandhaafd (status quo) en zo mogelijk een reductie van het eigen autobezit wordt gerealiseerd door deelauto's een betere propositie te geven. Dit punt leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan nu het gericht is op flankerend beleid. 3. Vanzelfsprekend hebben wij aandacht voor de langetermijnperspectieven. We zien niet hoe deze conflicteren of een impact hebben op de ontwikkeling van De Kroon. 4. Vanuit de U10 wordt gewerkt aan een programma van regionale hubs en knooppuntontwikkeling. In dat programma is in IJsselstein geen regionale hub voorzien. Ook een overstap op de snijding van de A2 met de N210 en de tram is in dat kader niet als kansrijk voorzien. Zodoende zal hier in kader van het bestemmingsplan niet nader op ingegaan worden.	Geen

1.4	Indiener stelt dat het positief is dat in het ontwerp bestemmingsplan geadviseerd wordt maatregelen te nemen ten aanzien van: aanpassen rotonde, aansluiting op regionaal fietsnetwerk, goede aansluiting op OV, inrichting bedrijventerrein aantrekkelijk voor lopen en fietsen, aanwezigheid mobiliteitsmanagement op bedrijventerrein of per bedrijf. Indiener stelt dat echter maar beperkt duidelijk wordt in welke vorm en mate invulling wordt gegeven aan deze maatregelen. Gesteld wordt dat alleen het aanpassen van de rotonde en ruimte geven aan de fiets in het stedenbouwkundig ontwerp als concrete maatregelen terug komen. Gevraagd wordt om bij vaststelling ook aandacht te geven aan overige punten.	De aanpassing van de rotonde van de N210 wordt door de provincie in 2024 gerealiseerd. Het bestemmingsplan geeft de mogelijkheid om aan te takken op de omliggende fietsinfrastructuur. Daarbij is de nabijheid van de te realiseren doorfietsroute die over de Parallelweg loopt van grote meerwaarde. Deze doorfietsroute loopt van IJsselstein via Nieuwegein naar Utrecht en bedient daarmee een groot gebied. In de gesprekken met provincie over de omzetting van de rotonde naar een VRI is ook gesproken over een fietsoversteek (of variant hierop), zodat ook aan deze zijde een fietsontsluiting ontstaat. Het bestemmingsplan staat dit niet in de weg, aangezien zowel de groen- als de verkeersbestemming een fietspad ter plaatse mogelijk maakt. Daarmee is de realisatie van een extra fietsoversteek en -verbinding mogelijk. De verdere planvorming en realisatie verloopt separaat ten opzichte van het bestemmingsplan. Het aansluiten van De Kroon op het OV wordt/is met de provincie besproken. De gemeente streeft naar optimalisatie van de OV-aansluiting. Vooralsnog zijn geen concrete haltelocaties voorzien in het gebied van De Kroon. In het inrichtingsplan voor De Kroon is nadrukkelijk rekening gehouden met een robuuste fiets- en wandelstructuur op het bedrijventerrein. Daarnaast is in het stedenbouwkundig plan opgenomen dat de fietsenstalling prominent en uitnodigend nabij de hoofdentree gesitueerd moet worden. Daarbij geldt dat het bestemmingsplan niet het aangewezen instrument is om deze maatregelen in te verwerken. Deze maatregelen zijn dan ook veelal onderdeel van de lopende gesprekken met provincie en de afspraken die gemaakt zijn met de ontwikkelende partij. Bij de kavelverkoop aan bedrijven wordt een supervisieteam ingezet. De mobiliteitsoplossingen zijn onderdeel van de kavelinrichting. Parkeren, fietsparkeren en deelmobiliteit komen hierbij aan de orde.	Paragraaf 2.2.2.3 van de toelichting wordt aangevuld naar aanleiding van de beantwoording van de zienswijze.
-----	--	---	---

		Naar aanleiding de zienswijze zullen we de toelichting aanvullen op basis van bovenstaande beantwoording.	
1.5	Indiener wijst op de 'Bestuursovereenkomst duurzame mobiliteit en bereikbaarheid IJsselstein' uit 2019. Gewezen wordt op de hierin gemaakte afspraken. Tevens wordt het opstellen van het 'Mobiliteitsplan IJsselstein gezond op weg naar 2030' aangehaald en genoemd als goede stap. Gesteld wordt dat uit het ontwerp bestemmingsplan niet blijkt in hoeverre invulling wordt gegeven aan deze bestuursovereenkomst en wat de voortgang is van de mobiliteitsinzet op hoger schaalniveau. Verzocht wordt om hier voor vaststelling aandacht aan te besteden.	In 2019 is een bestuursovereenkomst mobiliteit gesloten tussen de gemeente en de provincie, die door Rijkswaterstaat is onderschreven. In de overeenkomst staat dat die vervalt wanneer er een vastgestelde mobiliteitsvisie is. Net als op de bestuursovereenkomst heeft Rijkswaterstaat ook op de mobiliteitsvisie gereageerd. Omdat de bestuursovereenkomst een tussenproduct betrof, vormt de mobiliteitsvisie het vigerend beleid van de gemeente IJsselstein. Het bestemmingsplan is getoetst aan de mobiliteitsvisie (zie paragraaf 3.3.3). Hierbij is ingegaan op de visie en onder verwijzing naar de beoordeling inzake verkeer (zie paragraaf 2.2.2.3) wordt het plan uitvoerbaar geacht. Inhoudelijk is dit juist, maar we begrijpen dat de betreffende paragraaf beperkt wordt geacht. Deze wordt dan ook aangevuld op dit punt.	Paragraaf 3.3.3 wordt aangevuld betreffende de relatie tussen de visie en het bestemmingsplan.
1.6	Indiener verwacht dat met het aanpassen van de rotonde en het ruimte geven aan de fiets in het stedenbouwkundig ontwerp de bestaande problemen met de verkeersdruk op de N210 en de aansluiting op de A2 niet oplossen, maar hooguit tijdelijk verlichten. Indiener verwacht dat er bredere maatregelen (als beschreven in de bestuursovereenkomst) nodig zijn om een meer duurzame oplossing te bieden.	Zie ook het gestelde onder 1.2, 1.4 en 1.5. Er wordt vanuit de gemeente ingezet op bredere maatregelen. Deze maatregelen zijn veelal breder of anders van karakter dan het bestemmingplan, zodat deze hier niet in verwerkt (kunnen) worden.	Geen

2	Stedin		
	Zienswijze	Beantwoording gemeente	Wijzigingen in het bestemmingsplan
2.1	In het plangebied liggen gasleidingen van Stedin. De beoogde wijzigingen hebben mogelijk gevolgen voor de infrastructuur. Stedin heeft geen directe bezwaren op het plan. Het is voor Stedin echter niet duidelijk wat de afstand van de (nieuw te planten) bomen tot de gasleidingen is. Deze lijken deels op dan wel nabij de gasleidingen te zijn beoogd. Stedin geeft aan dat bomen op de leidingen niet gewenst zijn in verband met mogelijke veiligheidsissues. Bomen dienen minimaal op 2,5 m afstand van de gasleidingen te staan. Stedin verzoekt om de ongestoorde ligging en de toegankelijkheid tot de leidingen te (waar)borgen.	De gasleidingen van Stedin betreffen regionale transportleidingen met een druk van 8 bar. De gasleidingen worden in het geldende bestemmingsplan en andere bestemmingsplannen van de gemeente IJsselstein niet publiekrechtelijk beschermd. De gasleidingen liggen in het noorden van het plangebied, op gronden waaraan in het betreffende bestemmingsplan vrijwel volledig de bestemming 'Groen' is toegekend. Voor de nieuwe bomen die ten noorden van het meest noordelijke bedrijfstveld zijn beoogd geldt dat de afstand tot leidingen meer dan 2,5 m is. De strook met bestaande bomen aan noordwestzijde van het plangebied, parallel aan de N210, ligt ter hoogte van de gasleidingen. Deze bomen staan op of op zeer korte afstand van de leidingen. In het plan blijven deze bestaande bomen behouden. Stedin richt zich in de zienswijze op de ligging en toegankelijkheid van de gasleidingen in relatie tot bomen. In het onderhavige geval zijn de werkzaamheden ter hoogte van de gasleidingen naar aard en omvang beperkt en worden ter plaatse geen nieuwe bomen geplant. Gezien het voorgaande voorzien wij geen nadelige invloed door de aanwezigheid van deze bomen ten aanzien van de door Stedin genoemde gasleidingen. Daarbij betreft dit een aardgasleiding die vanuit de wet- en regelgeving over externe veiligheid voor buisleidingen (Bevb en Revb) niet beschermd is. Bescherming van dergelijke leidingen in het bestemmingsplan zou vergaand zijn aangezien deze leidingen door de gehele gemeente aanwezig zijn. Ten behoeve van de bescherming van dergelijke leidingen geldt al de verplichting tot een KLIC-melding. Het borgen van deze leidingen in bestemmingsplannen leidt volgens ons tot een onevenredigheid tussen het te dienen belang en de regeldruk. Bij een toekomstige herziening van het bestemmingsplan/omgevingsplan (voor de hele of een groot deel van de gemeente) zal nader beschouwd worden of bescherming gewenst is.	Geen

3. Ambtshalve wijzigingen

In het vast te stellen bestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

1. Het stikstofonderzoek (bijlage bij toelichting 15) is geactualiseerd met AERIUS Calculator 2022, die sinds 26 januari 2023 beschikbaar is, en paragraaf 4.6 is hierop aangepast.